RPHST | REVISTA PIAUIENSE DE HISTÓRIA SOCIAL E DO TRABALHO

ISSN: 2447-7354

Dossiê:

Trabalho, Identidade e Território entre Populações Camponesas e Tradicionais no Piauí

Organizador:
Prof. Msc. Francisco Raphael Cruz Maurício

Ano IV, n. 07
www.rphst.com.br
contato.rphst@gmail.com
Jul/Dez 2018

Sumário

Expediente

A Revista Piauiense de História Social e do Trabalho é um periódico científico de acesso livre e gratuito, de edição semestral, vinculado à Plataforma Mundos do Trabalho - Piauí, que tem como objetivo facilitar e difundir investigações teóricas, pesquisas e resenhas que contenham análises, críticas e reflexões sobre História Social e os Mundos do Trabalho, a nível urbano e rural (com ênfase no Estado do Piauí), nas mais diversas temporalidades e temáticas variadas, como: Formação do mercado de trabalho, trabalho escravo, diversificação do mundo do trabalho, movimento operário, imprensa operária, cultura operária, dentre outros temas. As propostas para publicação devem ser originais, não tendo sido publicadas em qualquer outro veículo do país. Publicam-se artigos em português. Todos os números são divulgados por meios digitais, estando disponíveis online pelo seu site.

Foto de capa: Seu Francisco. Pedra do Sal, Ilha Grande de Santa Isabel, 2017..

APRESENTAÇÃO

Sobre um duplo movimento no rural piauiense: As lutas por território dos povos tradicionais e a expansão de fronteiras econômicas.

Francisco Raphael Cruz Maurício[1]

> "Enfim, não é permitido tirar água de uma fonte incluída num terreno sem a permissão do proprietário porque, em virtude do direito de ascensão, a fonte pertence ao possuidor do solo, se não houver posse contrária; nem olhar para um pátio, jardim, pomar, sem consentimento do proprietário; nem passear numa cerca ou num parque, apesar do dono; ora é permitido a qualquer pessoa fechar-se, isolar-se. Todas essas proibições são interdições sacramentais, não só da terra, mas dos ares e das águas. Proletários, tantos quanto o somos, a propriedade excomunga-nos: *Terra, et aqua, et acre, et Igne Interdicti sumus*" (Proudhon, O que é a propriedade?, 1975 [1840], p. 78).

No Norte Piauiense, os pescadores da Pedra do Sal habitam a maior das ilhas do Delta do Parnaíba e experimentam desde os anos 2000 percas sucessivas de terras para a instalação de parques eólicos de corporações globais do ramo de energia. Alguns quilômetros de distância dali, no Sudeste Piauiense, os quilombolas de Contente e os agricultores dos Assentamentos Cachoeira e Malhete, que habitam a zona rural do município de Paulistana, têm suas terras cortadas pela construção da Ferrovia Transnordestina.

"Nos trilhos da luta: contradições e conflitos da construção da Ferrovia Transnordestina em Paulistana-PI", de autoria de Simone Rodrigues da Silva e Antonio Cardoso Façanha, e "Sobre a infrapolítica do conflito ambiental: notas a partir de um caso no Litoral do Piauí", de minha autoria, são os dois estudos apresentados nesse dossiê que têm como campo de investigação diferentes mesorregiões do Piauí e em comum trazem a público casos de diferentes povos e comunidades tradicionais que lutam por terra e território (GUEDES, 2016) frente a projetos de expansão das fronteiras econômicas da sociedade nacional e dos mercados globais.

Os quilombolas de Contente e os agricultores de Cachoeira e Malhete passaram a ter restrições a sua mobilidade pelo território após a instalação pelo governo federal do trecho da Ferrovia Transnordestina que corta suas comunidades, separando famílias, danificando casas e cisternas, além de inviabilizar o uso comum da terra. Isso porque

---

[1] Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará. E-mail: rapha-elcruzcs@gmail.com

eles estariam no caminho da expansão da fronteira do agronegócio e da mineração que aporta no Sudeste Piauiense, especialmente a microrregião do Alto Médio Canindé, onde localiza-se o município de Paulistana.

Os moradores da Pedra do Sal, em sua maioria pescadores, extrativistas artesanais, agricultores e artesãos tiveram também sua mobilidade pelo território comprometida pelas cercas, guaritas e guardas que demarcam as áreas dos parques eólicos, cercando porções de terras de uso comum e transformando-as em propriedade privada de duas empresas globais do ramo de energia. A geração de energia eólica demandou extensa quantidade de terra, acarretando o desmatamento de cajueiros e morte de lagoas, impactando a alimentação, o ecossistema e a economia do povoado. E por lá tem sido assim desde que uma família de políticos do Piauí negociou as terras com empresários dos ramos de energia e turismo, tornando a microrregião do Litoral Piauiense numa fronteira de expansão da geração de energia eólica e do turismo de luxo.

Esses dois casos pertencentes ao Litoral e ao Sudeste Piauiense são quadros que ilustram as transformações experimentadas nos territórios de coletivos tradicionais no início do século XXI no Sul Global, aprofundadas pela crise do capitalismo em 2008 que gerou "uma nova corrida pelos recursos naturais e energéticos no mundo" (CORDEIRO, s/p, 2016), associando-se a processos de expulsão, *landgrabbing*, acumulação por espoliação ou ainda regimes de desapropriação (WHITE et al., 2012; HARVEY, 2014; LEVIN, 2014; SASSEN, 2016;).

Nesse contexto, os territórios habitados por povos e comunidades tradicionais tornam-se meios de produção e espaço de circulação para a acumulação capitalista ao serem integrados de maneira autoritária, pois geralmente sem o consentimento da população local, e subordinada a projetos econômicos diversos. A medida que aqueles territórios se "abrem" a exploração de agentes do Estado-Nação e das corporações globais, eles se "fecham" para os usos tradicionais de seus habitantes. É assim que uma área para a caça de animais e coleta de frutos se torna um espaço para a geração de energia eólica no Litoral Piauiense, inviabilizando meios de subsistência dos nativos em nome da produção energética destinada aos centros urbanos.

A medida que o Estado e o capital se apropriam da terra, eles desapropriam as populações rurais, e é por isso que a chegada de empreendimentos em territórios tradicionalmente habitados não é um evento neutro, mas acompanhado de reordenamentos territoriais e mudanças negativas nos regimes de apropriação da terra historicamente desenvolvidos por indígenas, quilombolas, camponeses ou comunidades extrativistas.

Os estudos desta edição revelam ao leitor como diferentes formas de apropriação do território e seus recursos são efetuados por povos tradicionais e pelos agentes do Estado brasileiro e das corporações globais, gerando conflitos sociais em torno da terra. De um lado temos coletivos que buscam manter sua reprodução social nos territórios que habitam, que legitimam formas de vida através de narrativas assentadas na ancestralidade e na tradicionalidade, do outro, empreendimentos econômicos associados a expansão das fronteiras econômicas que legitimam a apropriação do território a partir de narrativas sobre o desenvolvimento como condição para a geração de riqueza do Estado e progresso da nação.

As sociedades nacionais e os mercados mundiais que utilizam terras do Sul Global têm encontrado esses coletivos habitando onde podem ser fixadas infraestruturas para a produção e circulação de mercadorias. À maneira da metáfora do "duplo movimento" de Karl Polanyi (2012), à medida que esses mercados instalam seu capital fixo na forma de infraestruturas sobre "terras de preto, de santo, de índio" (ALMEIDA, 2009), geram também movimentos de autodefesa por parte daquelas populações.

São nessas situações de conflitualidade com projetos econômicos que ao longo da história indígenas e quilombolas, seringueiros e pescadores, entre outros, produzem "processos de territorialização" (OLIVEIRA, 1998) ao buscarem a demarcação de seus territórios, antes "invisíveis" à cartografia do Estado, e que assumem a forma jurídica das "terras tradicionalmente ocupadas" (ALMEIDA, 2004). Através de lutas por reconhecimento (HONNETH, 2003) buscam também fazerem-se corpos identificáveis, forçando os "regimes de visibilidade" – um tanto quanto coloniais – do Estado brasileiro a reconhecer a particularidades desses coletivos, de seus territórios e de seus direitos.

Lutas por terra e território vão produzindo, assim, dispositivos de defesa para assegurar lugares àquelas pessoas e suas formas de vida. Assentamentos de sem-terra, Reservas Extrativistas de seringueiros e pescadores, Quilombos de descendentes de africanos, Terras Indígenas das populações originárias do que hoje chama-se Brasil, são processos de territorialização que têm sua sociogênese no choque de forças entre grupos sociais com diferentes formas de pensar e se apropriar da terra. Contudo, as Terras Indígenas, as Reservas, os Assentamentos e os Quilombos são ainda mecanismos frágeis de defesa do direito ao território, como apontam os casos apresentados neste dossiê.

Em tempos de ascensão do conservadorismo na vida nacional e do fascismo como forma velada de governo através do mandato presidencial do Partido Social Liberal, os territórios dos povos e comunidades tradicionais – com as suas múltiplas expressões da territorialidade praticadas a duras penas na geografia do Estado brasileiro (LITTLE, 2004; ALMEIDA, 2009; GODOI, 2014) – são alvo da expansão do agronegócio.

Contudo, é preciso pontuar que nos governos anteriores, assim chamados de "progressistas", (MENDES et al. 2016) a situação dos coletivos tradicionais foi bastante precária no tocante a expansão e defesa de seus territórios. Nos governos do Partido dos Trabalhadores aprofundou-se um padrão de acumulação rentista-extrativista (CARVALHO; GUERRA, 2015) que deixou intocada a estrutura fundiária desigual do país e à espera de um governo Bolsonaro para aprofundar seus caracteres mais perversos. Ainda que esses diferentes ciclos de governo tenham suas diferenças e particularidades, as lutas por terra e território dependam muito mais dos próprios coletivos que habitam aqueles territórios do que dos governos de turno que gerenciam o Estado em aliança com os grupos econômicos nacionais e globais.

Para os próximos anos, poderemos ver o pêndulo de Karl Polanyi balançar cada vez mais entre os movimentos de expansão das fronteiras econômicas e os movimentos de autodefesa dos territórios dos povos e comunidades tradicionais. O rural piauiense não estará imune a isso e nesta edição o leitor da Revista Piauiense de História Social e do Trabalho confere uma prévia do que será os próximos capítulos da luta e da vida das populações rurais desse país.

Nesta edição, o leitor ainda se informará sobre a situação dos quilombolas do Leste do Maranhão e suas lutas no contexto da expansão da fronteira econômica do agronegócio da soja através do estudo de Keliane da Silva Viana "O processo de titulação de Saco das Almas: conflitos ambientais e territoriais no território". Em seguida, Kívia Mirrana de Souza Pereira nos leva para a Manaus dos carroceiros e cocheiros através do artigo Associativismo e greves: carroceiros e cocheiros em Manaus (1884-1925) adentrando, assim, no campo da história social e do trabalho da Amazônia. Por fim, Kauan William dos Santos resenha o livro O horizonte vermelho: o impacto da Revolução Russa no movimento operário do Rio Grande do Sul (1917-1920), produto da dissertação de mestrado de Frederico Duarte Bartz, defendida na Universidade Federal do Rio Grande do Sul em 2008.

Referências

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras de preto, terras de santo, terras de índio: uso comum e conflito. In: GODOI, Emilia Pietrafesa de et al (Orgs.). **Diversidade do campesinato**: expressões e categorias Vol. II. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras tradicionalmente ocupadas: processos de territorialização e movimentos sociais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, vol. 6, n. 01. Mai 2004.

CARVALHO, Alba M. Pinho de; GUERRA, E. C. O Brasil no século XXI nos circuitos da crise do capital: o modelo brasileiro de ajuste no foco da crítica. **Revista de Políticas Públicas**. São Luís, vol 19, n. 01. Jan/Jun 2015.

GUEDES, André Dumans. Luta por terra e território, desterritorialização e território como forma social. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.** Recife, vol 18, n. 01, Jan/Abr 2016.

HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento**: a gramática moral dos conflitos sociais. São Paulo: Editora 34, 2003.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2014.

GODOI, Emília Pietrafesa de. Territorialidade: trajetória e usos do conceito. **Revista Raízes**. Campina Grande, vol. 34, n. 02. Jul/Dez 2014.

LEVIN, Michael. Da acumulação primitiva aos regimes de desapropriação. **Revista Sociologia & Antropologia**. Rio de Janeiro, vol. 04, n. 01. Jun 2014.

LITTLE, Paul. Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil. **Anuário Antropológico**. Rio de Janeiro, vol. 28, n. 128. 2004.

PROUDHON, Pierre-Joseph. **O que é a propriedade?**. Lisboa: Editorial Estampa, 1975.

SASSEN, Saskia. **Expulsões**: brutalidade e complexidade na economia global. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.

MENDES, Alexandre F *et al.* (Orgs.). **O fim da narrativa progressista na América do Sul**. Juiz de Fora: Editar, 2016.

PACHECO DE OLIVEIRA, João. Uma etnologia dos “índios misturados”? Situação colonial, territorialização e fluxos culturais. **Revista Mana**. Rio de Janeiro, vol. 04, n. 01. Abr 1998.

POLANYI, Karl. **A grande transformação**: as origens de nossa época. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

WHITE, Ben et al. The new enclosures: critical perspectives on corporate land deals. **The Journal of Peasant Studies**. Londres, vol. 39, n. 03-04. 2012.

DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542136

NOS TRILHOS DA LUTA: contradições e conflitos da construção da Ferrovia Transnordestina em Paulistana-PI[*]

Simone Rodrigues da Silva[1]
Antonio Cardoso Façanha[2]

RESUMO
As alterações na materialidade dos territórios, sobretudo quanto às suas infraestruturas de transportes e circulação, trazem consigo conflitos e contradições, pois transformam os lugares e seu tempo, imprimindo novas formas de exploração e relações sociais. Este artigo analisa as transformações territoriais, as contradições e os conflitos decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana, Piauí. A pesquisa realizada contou com revisão de literatura, pesquisa documental e de campo, contemplando o município de Paulistana, com a realização de entrevistas em sua sede, na comunidade Quilombola Contente e nos Assentamentos Cachoeira e Malhete. A inserção da ferrovia Transnordestina no Piauí é considerada viabilizadora de grandes projetos de mineração, além de voltar-se ao escoamento da produção do agronegócio. Com esse propósito, o Estado tem promovido transformações nas relações sociais em comunidades cortadas pela ferrovia, provocando conflitos socioterritoriais e explicitando contradições.
Palavras-chave: Ferrovia Transnordestina. Território. Conflitos.

ABSTRACT
Changes in the materiality of territories, especially in relation to their transport and traffic infrastructures, bring with them conflicts and contradictions, as they transform places and their time, imparting new forms of exploitation and social relations. This article analyzes the territorial transformations, the contradictions and the conflicts arising from the construction of the Transnordestina railway in Paulistana, Piauí. The research carried out included literature review, documentary and field research, covering the municipality of Paulistana, with interviews at its headquarters, in the community Quilombola Contente and Cachoeira and Malhete Settlement. The insertion of the Transnordestina railway in Piauí is considered to be an enabler of large mining projects, as well as a return to the flow of agribusiness production. With this purpose, the State has promoted transformations in social relations in communities cut by the railroad, provoking socio-territorial conflicts and explaining contradictions.
Keywords: Transnordestina Railway. Territory. Conflicts.

Recebida em: 15.11.2018
Aprovada em: 09.01.2019
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542172

[*] O presente texto apresenta parte dos resultados e reflexões tecidas a partir da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao programa PPGGEO/UFMA, intitulada "A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana-PI".

[1] Mestra em Geografia pela Universidade Federal do Piauí-UFPI. E-mail: si.rodrigues1989@hotmail.com
[2] Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Pernambuco-UFPE e Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Piauí – PPGGEO. E-mail: facanha@ufpi.edu.br

Introdução

O sul do Piauí se tornou cenário de diversas transformações nas últimas décadas, com a inserção de dinâmicas econômicas que modificam as estruturas físicas do território e inserem novos elementos às paisagens dos municípios. Além disso, o intenso uso da técnica, como acompanhamos em muitos municípios que constituem a região do agronegócio e dos futuros projetos de extração mineral se interliga através de ações que visam proporcionar meios materiais (infraestrutura de transportes e logística) para o funcionamento de tais atividades. É nesse ponto que a ferrovia Transnordestina se evidencia como objeto técnico que permite a concretude de projetos de exploração do território, tendo em vista que ainda hoje aparecem as condições logísticas e de circulação do estado do Piauí como um dos maiores entraves para a dinamização de sua economia (LEAL, 2013).

O traçado da Transnordestina que chega ao Piauí tem como intuito intensificar a exploração do território nos municípios do sudeste do estado, sendo colocado como um incremento à diversificação da base produtiva, com impacto direto na redução de custos logísticos para vários produtos e cadeias de produção. O traçado leva nitidamente em consideração um "jogo político de forças que pode favorecer um determinado grupo em detrimento de outros, de acordo com interesses políticos e econômicos" (CAMARGO, 2015, p. 310). Nessa rede de relações de poder, os municípios cortados pela ferrovia passam a experimentar alterações que transformam não só sua materialidade, mas as relações sociais mantidas nesses espaços, aprofundando contradições inerentes à economia capitalista e à modernização, promovendo assim transformações territoriais de diversas naturezas e desencadeando expressivos conflitos (SILVA, 2018).

Nesse contexto está inserido o município de Paulistana, situado na mesorregião do Sudeste Piauiense, a 460 quilômetros da capital do estado, Teresina, destacando-se enquanto ponto estratégico da área cortada pela ferrovia Transnordestina. No Piauí, dentre os municípios atingidos pela ferrovia, Paulistana é aquele com maior população. Vinculado à instalação da ferrovia no município encontra-se em implementação o projeto de exploração mineral Planalto Piauí, com investimentos previstos da ordem de R$ 3,4 bilhões e reserva de mais de 1 bilhão de toneladas de minério de ferro magnético certificadas para a extração (PIAUÍ, 2013). Tais dinâmicas, novos objetos e ações já reverberam sobre o espaço do município.

Diante disso, propomos analisar as transformações territoriais, as contradições e os conflitos decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana. Para isso, discutimos o papel do município de Paulistana nas tramas da exploração do território piauiense, buscando explicitar os processos em curso em comunidades rurais, a partir da investigação acerca dos conflitos na comunidade Quilombola Contente e nos Assentamentos Cachoeira e Malhete.

A ferrovia Transnordestina e a fluidez para o território do Piauí

A ferrovia Transnordestina é um projeto do governo federal de infraestrutura de transporte pensado como elo capaz de estruturar e interligar as principais linhas férreas do Nordeste, as áreas economicamente dinâmicas do semiárido e do cerrado nordestino, futuramente se interligando com a malha nacional ao se articular com a EF 151 – Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, e mesmo havendo possibilidades de se ligar a ferrovia Centro Atlântica – FCA.

Em parceria com o governo federal, a Companhia Siderurgia Nacional – CSN e a concessionária Transnordestina Logística S. A, são responsáveis pela efetivação da ferrovia Transnordestina, que visa contar com 1.753 km de extensão em linha principal, cortando 81 municípios, partindo de Eliseu Martins-PI em direção aos portos do Pecém-CE e Suape-PE (CSN, 2017). O projeto da ferrovia é considerado uma medida estratégica para a economia da região Nordeste do Brasil, visando o agronegócio – soja, milho e algodão – e a indústria de extração mineral – minério de ferro, cobre, gipsita e níquel (BRASIL, 2015, p. 42), estando previsto o transporte de 30 milhões de toneladas de granéis sólidos (minério e grãos) por ano (CSN, 2017). Os recursos para a execução do projeto são da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., CSN, Fundo de Investimento do Nordeste – FINOR, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE e Banco do Nordeste – BNB.

Assume a malha ferroviária do Nordeste a companhia Transnordestina Logística S.A., que desde o início demonstrou interesse na ampliação da malha férrea, como foi o caso do projeto da Transnordestina. O primeiro projeto da Transnordestina elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT propôs um traçado distinto do atual traçado, dando prioridade a ligação do ramal ferroviário ao terminal fluvial em Petrolina, no estado do Pernambuco, sem incluir a construção de uma nova linha ferroviária entre Salgueiro-PE e o Porto de Suape-PE, bem como também a extensão até Eliseu Martins, no Piauí, só confirmando os problemas de diálogo na parceria entre o setor público e privado (CAMARGO, 2015). Mesmo com o primeiro Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA elaborados em 2004, outros estudos foram elaborados modificando a primeira proposta do DNIT, até que se chegasse aos trechos demarcados atualmente.

Entre os trechos da ferrovia Transnordestina, destacamos o trecho Eliseu Martins-PI - Trindade-PE, que corta o estado do Piauí, passando pelo município de Paulistana, nosso objeto de estudo. Esse trecho articula a ferrovia ao seu propósito de ter proximidade com as jazidas de extração de minérios, principalmente os grandes projetos voltados aos minerais metálicos, bem como com o agronegócio de grãos (soja e milho, principalmente).

A Área de Influência Direta – AID e a Área Direta Afetada – ADA do trecho Eliseu Martins-PI a Trindade-PE compreende uma faixa alongada com aproximadamente 420 km de extensão, tendo início no município de Eliseu Martins, no Piauí, indo até o município de Trindade em Pernambuco (CFN, 2008).

O trecho Eliseu Martins – PI a Trindade - PE cortará diretamente o território de 24 municípios, sendo 3 no estado de Pernambuco e 21 no estado do Piauí. O território cortado pelo traçado férreo é caracterizado em sua maior parte como área de predomínio de atividades rurais de pequeno porte, como a pecuária extensiva, composta por gado bovino e a criação de animais de pequeno porte (caprinos e aves) e da agricultura familiar para subsistência, com o plantio de feijão e milho.

Entre os municípios cortados pela ferrovia Transnordestina no Piauí, Paulistana se destaca como o que apresenta a economia de maior peso, além de ser um dos maiores municípios quanto à população (CFN, 2008). De acordo com o censo de 2010 (IBGE, 2010), os municípios mais populosos cortados nesse trecho são: Paulistana, com uma estimativa de 19.785 habitantes; e Araripina, no estado de Pernambuco, com 77.302 pessoas.

O foco até o final da construção do trecho Eliseu Martins – PI a Trindade - PE é a desapropriação de aproximadamente 4.226 ha, com estimativa da existência de 72 edificações ao longo da área direta afetada. Nessa área de influência direta do projeto constata-se como infraestruturas de transporte existentes, estradas vicinais sem pavimentação e uma rodovia federal, a BR-020, cruzada pelo trecho em questão (CFN, 2008).

Esses espaços passam a ser cenário de várias mudanças, ocorrendo em velocidades aceleradas, com alterações no meio social, econômico e natural, com impactos positivos e negativos. O EIA elaborado para a obra em questão indica diversas medidas para mitigar os impactos negativos nesse trecho. Tais problemas só se avolumam frente às transformações que esses territórios passarão até o término da construção.

Estes espaços passam por transformações em seu meio físico e social a partir da dotação dessas infraestruturas de transporte. Essas ações visam ampliar as possibilidades de exploração do território, dotando os espaços periféricos de maior fluidez como condição para o funcionamento das dinâmicas produtivas que se instalam. No caso do Piauí, trata-se da viabilização de grandes projetos de exploração mineral na porção sudeste do estado, e abrir possibilidades mais eficazes de escoamento da produção do agronegócio, com destaque para a soja produzida em municípios do sudoeste piauiense. Tais propósitos reposicionam o Piauí no cenário econômico nacional e internacional e impulsionam investimentos que reconfiguram o território para a produção, mesmo que isso tenha como custo a intensificação de conflitos. No meio desse processo encontra-se Paulistana, que passa a experimentar dessas transformações, impactos, contradições e conflitos.

O município de Paulistana nas tramas da exploração do território piauiense

O município de Paulistana aparece hoje como um importante nó na rede que se forma com os centros urbanos da mesorregião Sudeste do Piauí, se ligando a uma rede constituída como “um sistema de linhas que desenham tramas” (RAFFESTIN, 1993, p. 156), passando a ser considerada um ponto importante na trama de uma rede móvel, no quadro espaço-temporal, tecida por relações de poder, mediadas por interesses econômicos e políticos, que geram e controlam os pontos da rede (RAFFESTIN, 1993).

Nos últimos anos Paulistana passa a se inserir no grupo de municípios do estado do Piauí que apresenta condições para a exploração e inserção de grandes projetos econômicos. Se firma assim como um centro na tessitura formada nas relações mantidas entre as cidades vizinhas, exercendo certa influência na sub-região em que se localiza.

Localizado na Mesorregião Sudeste Piauiense e na Microrregião do Alto Médio do Canindé, o município de Paulistana é vizinho dos municípios de Jacobina do Piauí ao norte, Queimada Nova ao sul, Betânia do Piauí e Acauã a leste e São Francisco de Assis a oeste, estando situado no Vale do Rio Guaribas. É considerado o quarto maior município da mesorregião e segundo maior da microrregião que pertence, com área territorial de 1.969,907 km². Em 2010 contava com 19.785 habitantes (10.654 compondo a população urbana e 9.129 a população rural), com estimativas para 2017 de 20.192 pessoas (IBGE, 2017).

A economia do município de Paulistana destaca-se a realização de atividades relacionadas ao comércio, à agricultura e à criação de animais de médio e pequeno porte

(IBGE, 2017). Grande parte das atividades econômicas do município é considerada de pequeno porte, havendo ainda em muitos povoados a agricultura e a criação de animais voltadas à subsistência.

Paulistana está inserido no semiárido piauiense, apresentando características naturais particulares que interferiram diretamente na formação do seu território, na sua história social, política e cultural. No âmbito das dificuldades relacionadas à convivência com o semiárido, a população vivencia muitos problemas ligados à carência de água, à falta de saneamento básico e mesmo no que se refere aos estímulos à melhoria de vida das comunidades da zona rural. Embora a cidade conte com uma rede geral de distribuição de água, por exemplo, o abastecimento de algumas áreas também é feita a partir de poços, nascentes, e mesmo cisternas.

Nos últimos anos Paulistana passa a figurar como ponto importante para as dinâmicas que redefinem os usos do território do Piauí, principalmente a partir da proposição de projetos de exploração mineral de grande magnitude a serem instalados. É nesse contexto que Paulistana passa a ser considerada para a inserção de uma linha férrea, com a construção da ferrovia Transnordestina, tornando-se com isso um nó importante para a articulação de ordens e serviços para as cidades nos seus arredores.

Nesse ponto o Estado, impulsionado pela pressão do capital privado, passa a ser importante ator na produção do "território por intermédios de novos recortes, de novas implantações de novas ligações" (RAFFESTIN, 1993, p. 152). Atua então na estruturação física de partes do território, financiando obras de infraestrutura de transporte e energia capazes de oferecer subsídios às dinâmicas econômicas de interesse do capital privado, ajudando a construir uma trama resistente nesses espaços antes considerados à margem do processo de acumulação.

Essa reconfiguração de Paulistana na articulação da rede de circulação que se estabelece no território do Piauí, em que o município é colocado como destaque quanto ao entroncamento de fluxos previstos, revela uma marca de sua própria formação territorial. Desde sua origem[1], a formação de Paulistana seguiu a lógica das comunicações, vinculando-se aos primeiros caminhos que margeavam os rios, como rotas de circulação do gado e de pessoas, dos fluxos entre as zonas produtoras de cana-de-açúcar e as fazendas criadoras de gado no Piauí, que abasteciam os engenhos na Bahia e em Pernambuco.

Paulistana aparece então desde a sua fundação como um caminho de passagem, se constituindo já em seus primórdios como um nó na tessitura de relações entre diferentes redes instituídas sobre tramas políticas e econômicas que formavam o território do Piauí. Esse destaque como nó que interligava interesses entre os centros dinâmicos e distintos polos consumidores em cada época se evidencia também na inserção de estradas de ferro desde o início do século XX. É nesse contexto que foi planejada a inserção da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina, visando ligar as regiões produtoras de Salvador e Pernambuco ao mercado consumidor das vilas e cidades do Piauí, tendo como alvo principal Teresina.

[1] O IBGE (1959) relata duas versões sobre a origem do município de Paulistana: a primeira considera que o município tenha se originado de uma fazenda de criação de gado fundada pelo bandeirante paulista Domingos Jorge Velho, por volta do ano de 1663; Já a segunda versão, já atribue a fundação da primeira fazenda de criação de gado que constituiu o município ao português Valéria Coelho no ano de 1730.

No presente, o município de Paulistana presencia a construção da ferrovia Transnordestina, que também conserva semelhanças com o antigo projeto ferroviário Petrolina-Teresina. Ambas foram/são concebidos e propostos impulsionados pela ideologia do progresso e do desenvolvimento da economia na porção sul do estado do Piauí. A construção da Transnordestina chega a Paulistana colocando o município como um importante entroncamento, um nó da rede que vai sendo estabelecida para o funcionamento das novas dinâmicas produtivas que são instaladas no território do Piauí. Tal infraestrutura de circulação traz consigo diversas alterações para o município, o que acaba por desencadear contradições e conflitos inerentes às diferentes concepções de espaço e tempo que passa a coexistir ali, as da população local e a da racionalidade dos projetos políticos e econômicos vislumbrados para esse espaço.

A construção da Ferrovia Transnordestina em Paulistana está diretamente ligada a implantação do Projeto Planalto Piauí, a cargo da empresa Brasil Exploração Mineral S.A. - BEMISA[2]. O projeto de exploração mineral previsto, que abrange o município de Paulistana e os municípios de Curral Novo e Simões, tem sido desenvolvido pela mineradora BEMISA, presente em Paulistana com escritório e depósitos instalados, onde armazenadas as coletas de solo para análise e realizados os estudos e pesquisas necessárias para o desenvolvimento da mineração na área. A respeito disso, Sousa (2016, p. 105) menciona que "Devido a sua localização geográfica e por ser o maior centro urbano da região, a cidade de Paulistana concentra os principais serviços vinculados ao projeto de mineração, embora sua maior extração fique localizada na cidade de Curral Novo".

O projeto de mineração Planalto Piauí[3], segundo as entrevistas realizadas, está diretamente condicionado a conclusão das obras da ferrovia Transnordestina, sendo considerado como o único transporte viável para o minério ferro da região. Em relação à ferrovia Transnordestina, muitas transformações se deram e ainda estão em curso devido à influência que a sua obra representou para a cidade, embora ainda não esteja concluída nem em funcionamento. Dinâmicas foram sendo transformadas durante o período da construção, vindas tanto da arrecadação dos impostos que a obra representou para o município (gerando novas construções de infraestrutura e aplicação em serviços públicos), como pela migração de pessoas em busca de empregos (mão-de-obra empregada tanto diretamente na obra da ferrovia como indiretamente em outras atividades), com um forte fluxo de trabalhadores vindos de fora do município já contratados pela construtora (gerando aumento na demanda por serviços, comércios). Esses fluxos acabaram interferindo diretamente nas dinâmicas do território, gerando impactos positivos e negativos na infraestrutura e na organização urbana, na economia local e mesmo nas relações entre os diversos sujeitos.

Assim, a realização de obras locais, como a construção de uma rede ferroviária materializa no território os interesses de agentes em prol dos fluxos nacionais e internacionais, agentes que controlam o poder central (RAFFESTIN, 1993). Muitas dessas obras acabam não beneficiam em sua totalidade essas localidades onde passam, aprofundando contradições e conflitos. A decisão da construção dessas infraestruturas no território

[2] Empresa integrante do Grupo MT4 Participações e Empreendimentos S/A (SOUSA, 2016, p. 118).

[3] Os trabalhos de pesquisa sobre as reservas minerais do território do Vale do Rio Guaribas já ocorrem desde 2008, tendo sido assinado termos que cadastram a BEMISA como usuária dependente da ferrovia Transnordestina, obtendo a empresa mineradora a Licença de Instalação do empreendimento para a extração minério de ferro em 2012, estando aguardando apenas a conclusão das obras da ferrovia para o início das explorações (SOUSA, 2016).

passa a ser comandada por poderes distantes, que também obedecem a uma lógica de aceleração dos fluxos de informações e circulação de mercadorias necessária aos moldes da acumulação de capital.

Tal intento, entretanto, desconsidera a existência de outras formas de sociabilidade e trata o espaço como mera abstração cartográfica, cortando os lugares com uma obra que altera a vida de seus habitantes. Nesse sentido é que se revelam os conflitos em comunidades rurais do município de Paulistana, atingidas pela obra da ferrovia Transnordestina. Nesse cenário de conflitos, destaca-se a Comunidade Quilombola de Contente e o Projeto de Assentamento "Cachoeira", ambas apontadas nas entrevistas realizadas na sede do município como as principais comunidades atingidas pela obra e com problemas diretos relacionados à construção da ferrovia.

Contradições e conflitos da construção da ferrovia transnordestina em Paulistana

As transformações desencadeadas com a construção da ferrovia Transnordestina acabam reorganizando os espaços em que se inserem, como um campo onde interagem diferentes atores mediados por relações de poder, que nem sempre são conformadas em um mesmo território, produzindo muitas vezes diferentes territorialidades que em contato resultam em conflitos.

Inserem-se nesse contexto comunidades localizadas na zona rural do município de Paulistana, onde passam os trilhos do trecho Eliseu Martins/PI a Trindade/PE da ferrovia Transnordestina, que passam a experimentar alterações tanto na sua materialidade quanto nas relações sociais que marcam a vida que anima o território. Em Paulistana muito se evidenciam os conflitos entre a construtora da ferrovia e as comunidades cortadas pelo seu traçado. Sousa (2016) destaca que é na porção do município de Paulistana que se localizava o maior canteiro de obras da Transnordestina. Os impactos ocorrem durante todo o percurso do trecho, interferindo na vida de várias comunidades, principalmente rurais.

A construção passa a desencadear uma série de problemas para as comunidades que estão na AID do traçado, graças, entre outras coisas, a processos falhos, sem acompanhamento da realidade dos sujeitos envolvidos, sem que fosse levado em consideração um planejamento participativo com as comunidades. Sobre isso Sousa (2016) evidencia que muitos foram os impactos causados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades rurais de Paulistana e dos municípios vizinhos também cortados pelo traçado.

Entre os principais impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades afetadas, podemos destacar os impactos ambientais gerados: a movimentação de terras alterou a acumulação de água nos açudes, provocando alagamentos em áreas de plantio; a perda de pasto e a retirada da vegetação nativa (SOUSA, 2016). Já no que se confere aos impactos sociais pode-se destacar: a falta de diálogo entre a empresa responsável pela construção para com as comunidades afetas, antes do início das obras; casas que tiveram seus alicerces abalados e que precisam ser desapropriadas; dificuldade de acesso a áreas coletivas (áreas de plantio e açudes) traçado da ferrovia; escavações fora da área do traçado da ferrovia, deixando buracos abertos; rachaduras nas casas e em cisternas causadas pelas explosões, com reparos feitos de forma insatisfatória; a alta velocidade em que os veículos da empresa

responsável pela obra transitavam na região; falta de esclarecimento das diversas questões que envolviam as comunidades; os valores ínfimos das indenizações oferecidas as comunidades; problemas de saúde causados pelo excesso de poeira; falta de respeito as questões culturais das comunidades, principalmente no diz respeito a destruição de cemitérios e covas de crianças; pressões sofridas pelas famílias no período da construção por representantes da construtora e outros; interferência de outras culturas e a expulsão da população local devido a exigência cada vez maior de mão de obra qualificada; a falta de elaboração de projetos sociais que beneficiem as comunidades, como medidas de intervenção sociais, propostas no EIA RIMA do trecho; falta de passagem para que os moradores das comunidades transitem ou mesmo aumento no percurso para ter acesso a passagem e entupimento e danos causados aos barreiros e cacimbas.

Entre as comunidades que foram diretamente atingidas pela construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, destacam-se a Comunidade Quilombola Contente e o Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete, tendo sido as comunidades mais apontadas nas entrevistas realizadas na sede do município como as que estavam em conflito direto com a construção da ferrovia, ambas situadas na zona rural de Paulistana (Mapa 1). Deriva disso a delimitação das mencionadas comunidades para a realização de atividades de pesquisa campo, no intuito de conhecer essas comunidades e entrevistar lideranças comunitárias, buscando compreender os impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina e os conflitos gerados pela obra, entre a construtora e as comunidades.

Mapa 1 – Localização das comunidades estudadas na pesquisa

Legenda
Assentamento Cachoeira
Comunidade Quilombola Contente
Paulistana
Ferrovia Transnordestina
(trecho Eliseu Martins-PI - Trindade-PE)

PAULISTANA-PI: COMUNIDADES RURAIS EM CONFLITOS DECORRENTES DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA

Fonte: Elaboração Própria (2018).

A comunidade Quilombola Contente localiza-se na zona rural de Paulistana, exigindo um deslocamento de 24 km de distância da área urbana do município, pela PI-142 que cruza os trilhos da ferrovia Transnordestina. O acesso se dá entrando na Comunidade Barro Vermelho, localizadas bem próximas à linha do trem, que ainda se encontra em construção.

A comunidade Quilombola Contente é composta por 51 famílias, totalizando cerca de 145 pessoas, tendo em sua maioria mulheres, de acordo dados do diagnóstico comunitário participativo coletado em 2015 pela Rede Comunidades Semiárido. A Entrevistada 16, com a líder comunitária, no entanto, informa que a comunidade conta com "Quarenta e sete casas, sendo que quarenta e sete que tem família que mora três, quatro famílias em uma casa, mais solteiras. No total de 150 famílias" (ENTREVISTA 16).

Os Projetos de Assentamento Cachoeira e Malhete, também localizados na zona rural de Paulistana, têm acesso, a partir do centro da cidade de Paulistana, seguindo em direção à Teresina pela BR-407, seguindo por estrada carroçal por 16 km. Com dezessete anos de fundação, criados em 1 de novembro de 2000 fruto de uma ocupação que levou à desapropriação das terras pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA em parceria com a Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado – FETAG. Os dois assentamentos se localizam na mesma vila, formando uma só comunidade. O Assentamento Cachoeira conta com uma área total de 3387.3 ha onde estão 85 famílias assentadas. Já o Assentamento Malhete tem uma área de 1079.8535 ha 32 famílias assentadas, totalizando os dois assentamentos 117 famílias (BRASIL, 2017).

A principal fonte de renda dos moradores da Comunidade Quilombola Contente vem do plantio de feijão, milho, melancia e abóbora, sendo a maior parte orgânica. Além disso, é realizada a criação de animais de pequeno porte, como cabras, bodes, galinhas, etc. Há ainda moradores da comunidade que são empregados em atividades ligadas à construção civil e a serviços domésticos fora da comunidade. Conta-se ainda, além dessas fontes de renda, com auxílios de programas sociais como o Bolsa Família e o Programa Garantia Safra (REDE COMUNIDADES SEMIÁRIDO, 2015).

A comunidade tem em sua localidade uma Associação de Moradores, responsável por organizar e liderar ações em prol dos interesses da comunidade. O Quilombo Contente possuí rede elétrica, mas não possui abastecimento de água da rede pública, utilizando-se de poços, cisternas, cacimbão e carro-pipa para suprir o consumo próprio e das atividades criatórias e agrícola (REDE COMUNIDADES SEMIÁRIDO, 2015). Grande parte da região que engloba Paulistana convive com problemas de acesso a água, por ser uma região semiárida que apresenta dificuldade na perfuração de poços. De acordo com relatos durante a pesquisa de campo, há conflitos por água no município, inclusive também já tendo havido conflito por água na própria Comunidade Quilombola Contente.

Muitos transtornos têm sido vivenciados pela comunidade depois do início da construção da ferrovia Transnordestina. O conflito existente entre a comunidade e a construtora envolve o desrespeito às tradições a falta de assistência devida à comunidade e o não cumprimento dos trâmites legais que resguardam os direitos das comunidades envolvidas, medidas inclusive aprovadas no EIA-RIMA do trecho e que não

foram cumpridas, principalmente aquelas destinadas a intervenção no meio social, além das intervenções no meio natural.

Entre os muitos problemas se destaca a falta de passagem para os moradores acessarem os dois lados dos trilhos (pois em muitos locais os trilhos são instalados ou em áreas elevadas ou rebaixadas, se tornando íngreme para a subida e inviabilizando o deslocamento de moradores), dificultando o acesso para as áreas de lavouras. Além disso, relatam sobre o barulho gerado pelas explosões no período da construção, responsáveis também pelas rachaduras de casas e cisternas e mesmo o abalo nas construções. Acrescenta-se ainda com destaque os valores ínfimos das indenizações oferecidas aos moradores, que não levam em conta os inúmeros danos materiais e imateriais que tiveram, como o entupimento de barreiros, os danos à saúde causados pela poeira, e em essência a falta de participação no planejamento.

Muitos são os conflitos relacionados a ferrovia Transnordestina na Comunidade quilombola Contente, como pode ser constato nas entrevistas realizadas na comunidade, onde foi possível observar que não foi deixado passagem para os moradores transitarem, inviabilizando o acesso às suas roças. Neste mesmo local é possível observar casas que fazem parte da comunidade e que acabaram ficando isoladas pelo traçado da ferrovia, tendo sido abaladas suas estruturas pela grande proximidade com a construção, apresentando rachaduras e mesmo comprometimento total do alicerce e das cisternas durante o período das obras.

Parte dos proprietários desses imóveis não foram indenizados ou receberam indenizações com valores ínfimos para cobrir os danos causados (sendo mencionadas indenizações no valor de até R$ 8,00), estando atualmente muito desses processos na justiça para recalculo que leve em consideração outros requisitos além dos estipulados anteriormente, nos quais a comunidade reivindica valores mais justos e a reparação material dos danos causados. A questão das indenizações irrisórias foi um dos quesitos mais fortes para a geração de conflitos e mesmo aparece em praticamente todas as entrevistas como um dos principais problemas.

Na comunidade há ainda a construção de uma ponte para passagem em um córrego, resultando em problemas para a comunidade, com o entupimento de um barreiro e de uma cacimba, utilizados para dar água aos animais criados e para o plantio.

Essas questões expostas apresentam muito dos problemas vivenciados durante os anos de construção da estrada de ferro por comunidades que veem suas vidas invadidas e ao mesmo tempo expostas para a realização de um projeto ferroviário que não gera benefícios para os locais diretamente afetados, mas sim acaba gerando problemas em longo prazo para essas pessoas. Uma moradoras relata sua percepção desses riscos e problemas relacionados à inserção da ferrovia:

> [...] essa ferrovia só veio atrapalhar a nossa vida. Ele disse que iria gerar emprego e renda, mas não para nós, mas sim para os grandes que tá fazendo. [...] Esse trem é pra minério, esse trem só vai enriquecer só os grandes lá de cima. Para nós foi péssimo! Nem emprego para as pessoas daqui nem teve quase, só conseguimos através brigando, não foi uma coisa que caiu do céu. E uma coisa que não acho que, você sabe que vai carregar minério né? Você sabe o que o minério traz para as pessoas? Muita doença! O que tem pessoa quando adoecem com problema por causa do minério, aí o remédio absurdo que é! Porque você vê que o minério, até uma mulher

> grávida se passar perto, se estiver morando lá perto, até a criança quando nascer, nasce com problema. É complicado! (ENTREVISTA 16).

O depoimento explicita bem o papel das lutas diante dos muitos conflitos socioterritoriais que ocorrem na região de Paulistana. Muitas reivindicações foram organizadas na própria Comunidade Quilombola Contente e na Comunidade Barro Vermelho (vizinha), tendo sido fechados (com a queima de pneus e outros materiais) os trajetos por onde passavam as máquinas e funcionários no intuito de impedir o funcionamento da obra e chamar atenção para os problemas que a comunidade passava.

A Comunidade Quilombola Contente, juntamente com outras organizações, conseguiu, a partir dessa luta organizada, entrar na justiça e suspender a obra em julho de 2017, até que fossem cumpridas as exigências na integra do Termo de Compromisso assinado pela Fundação Cultural Palmares e pela concessionária do trecho Transnordestina Logística S/A, para que fossem realizadas as medidas necessárias para resolver os problemas gerados pela construção. Atualmente a obra ainda se encontra parada e sem data para reinício.

Esse cenário de problemas e conflitos se repete com suas particularidades noutras comunidades, como é o caso do Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete. Atualmente os dois Assentamentos contam com uma escola, uma creche, uma quadra de esportes e igrejas. O abastecimento de água local é feito através de poços e cisternas, contendo energia elétrica e sendo divido em cinco ruas. Também há nas proximidades um açude que foi reformado e ampliado.

Uma das principais fontes de renda dos moradores que residem nos assentamentos são a agricultura, incluindo o plantio de subsistência, e a criação de caprinos e ovinos, sendo a segunda atividade a que tem mais força, pelas condições de dificuldade de água, o que acaba afetando o plantio. Atualmente os assentamentos estão em processo de pleitear o projeto "Viva Semiárido", esperando os assentados que entre as ações do projeto sejam perfurados poços na área.

A construção da ferrovia Transnordestina chega a área dos assentamentos por volta de 2012, e desde então os moradores convivem com as dificuldades geradas pela obra. Diferente da Comunidade Quilombola Contente, em que os trilhos da ferrovia passam dentro da comunidade, inclusive separando algumas famílias, nos assentamentos em questão a área em que os trilhos são projetados para passar fica na entrada dos assentamentos, atingindo assim uma área coletiva de uso comum da comunidade, lugar de trânsito das pessoas que entram e saem dos assentamentos. Pela proximidade com a obra da ferrovia, casas e cisternas também racharam com as explosões. Tais problemas se destacam ali, como se observa no depoimento da Entrevistada 15:

> [...] A gente está questionando apenas pela nossa passagem, sem contar o transtorno que a gente passou, [...] E eles chegaram, é ordem, tem que abrir porque o assentamento é do governo. Abriram as roças do pessoal, perderam seus legumes e o que eles alegam como indenização para as pessoa que perderam os legumes na época, foi uma barragem que eles fizeram [...] Não é indenização, foi só para tentar amenizar, para conformar as pessoas, e o meu caso e de vários outros que não tinham roça, mas que nós temos nossa área coletiva, que foi destruída como, inclusive, a nossa passagem, não tivemos indenização nenhuma. [...] Então para nós, foi triste aqui. É um descaso quando o governo pega cento e dezessete famílias e bota numa área

> para trabalhar porque acha que precisa, porque não tem onde trabalhar; depois através do governo a empresa vem e destrói uma coisa que o governo ofereceu para a gente (ENTREVISTA 15).

A construção da ferrovia acabou afetando bastante a estrada que dá acesso aos assentamentos, já que o intenso trânsito de máquinas pesadas durante a construção acabou piorando muito as condições de circulação, principalmente deixando trechos com buracos que impossibilitam o trânsito de carros e motos, sobretudo em dias de chuva.

Tal condição foi ainda piorada pelo traçado da ferrovia, passando a exigir dos moradores a realização de um desvio (utilizando inclusive o próprio corte feito para a ferrovia), o que acabou ocasionando o aumentando o tempo de percurso, além de ter piorado as condições da estrada que dá acesso aos assentamentos. Uma das questões que mais gerou problemas com os P. A. Cachoeira e Malhete foi referente a entrada da comunidade ter sido afetada pela obra, dificultando a passagem e a utilização dos caminhos antes utilizados, tanto para deslocamento para outros lugares e mesmo para acesso as áreas de plantação e lagoas próximas.

As negociações realizadas entre a construtora e os assentados, fruto de lutas, manifestações e reivindicações por parte dos assentados, tendo ainda o envolvimento do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, conseguiram levar à reformulação do trecho da ferrovia que passava em frente aos assentamentos, fazendo com que o trem passe por baixo de uma ponte feita para que as pessoas do assentamento transitem. No entanto, embora o projeto tenha sido reformulado, outras negociações feitas não foram cumpridas nos assentamentos.

Os problemas gerados pela construção do traçado da ferrovia nessas comunidades desencadearam conflitos que estão vinculados à ausência de participação efetiva nos processos de planejamento, que vislumbrasse a realidade das comunidades levando em consideração suas particularidades. Nos depoimentos das lideranças da comunidade quilombola e dos assentamentos percebe-se que muitos transtornos foram causados por essa falta de diálogo, desconsiderando-se no processo os direitos e desejos dessas comunidades. Isso põe em conflito racionalidades de exploração do território distintas, já que as comunidades trazem consigo uma vida marcada por um conjunto de costumes e conhecimentos passados ao longo do tempo, que representam e formam suas identidades como grupo social, caracterizando suas formas de interagir no território, e assim resultando em sua própria territorialidade.

Esse território passa a ser marcado pelo conflito resultante dos impactos gerados nas comunidades cortadas pelo trajeto da ferrovia, fazendo desses lugares espaços de resistência e luta das comunidades em busca de seus direitos. Isso se revela em manifestações realizadas nas comunidades e na própria sede do município de Paulistana, com a organização de passeatas e manifestações públicas mobilizadas para expor o descontentamento e os problemas que os grandes projetos (que estão em vias de instalação) causam e podem causar, como é caso da Transnordestina e da instalação dos projetos de mineração.

A inserção da ferrovia Transnordestina nessa região do estado do Piauí representa a expansão do capital para áreas antes vistas à margem do processo de acumulação e que hoje se configuram como fronteira de expansão para a exploração do território, abrindo o território do Piauí ao agronegócio e a exploração mineral. Tal

processo não se dá sem com contradições, gerando muitos conflitos por onde passam os trilhos, espoliando outras lógicas de reprodução social, inutilizando muitas vezes o único bem existente para centenas de famílias: a terra.

Considerações finais

As transformações territoriais que decorrem da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana extrapolam em muito os aspectos ambientais, redefinindo relações sociais, alterando a rede urbana, transformando a economia local e inserindo novos conflitos, muitas vezes relacionados à expropriação e a violência no campo. Tais transformações se dão, portanto, motivadas pela intenção de tornar o território atrativo para a exploração, mesmo que isso se dê às custas da geração de conflitos, expropriação e violência.

Se estabelece assim um território marcado por relações conflituosas entre distintos atores: de um lado populações que veem suas vidas invadidas, expropriadas, destruídas, o que leva à transformação desse território em espaço de lutas e resistências perante os projetos hegemônicos do capital privado em parceria com o Estado, que do outro lado compreendem o território como uma mercadoria ou um mero estoque de recursos.

A construção da ferrovia Transnordestina e suas alterações materiais e imateriais ainda estão em curso, o que deixa em aberto muitas questões. O que se evidencia, entretanto, é que as opções de exploração do território do Piauí estabelecidas pela articulação de interesses do capital privado e do Estado reservam ainda muitas possibilidades de conflito envolvendo o controle do território e os caminhos para sua transformação. Desenha-se ainda possíveis conflitos futuros, que passam pelo enorme conjunto de problemas relacionados à vivência às margens de uma estrada de ferro destinada ao transporte de minérios. A partir desses futuros cenários conflituosos é necessário criar mecanismos e estratégias de luta e resistência que possibilitem que seja levada em consideração a realidade das comunidades envolvidas, articulando em rede comunidades atingidas.

Referências

BRASIL, Ministério do Planejamento. PROGRAMA DA ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC. **Infraestrutura Logística**. Brasília, 2017. Disponível em: <https://goo.gl/rHqhSt> Acesso em: 08. dez. 2017.

CAMARGO, Paula. **A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.

CFN. COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE. **Estudo de Impacto Ambiental Nova Transnordestina Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE) Estado de Pernambuco**. São Paulo: CFN, 2008.

CSN. COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. **TLSA**. São Paulo, 2017. Disponível em: <https://goo.gl/FvWkMX> Acessível em: 08. dez.2017

IBGE. **Censo Demográfico 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://goo.gl/AHJEBG> Acesso em: 19. out. 2014.

IBGE. **Enciclopédia Dos Municípios Brasileiros**. XV volume. Rio de Janeiro, 1959.

LEAL, Manuela Nunes. **Agronegócio da Soja no Piauí**: região do fazer produtivo. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2013.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. **Bemisa investirá R$ 3,4 bilhões na exploração de ferro no Piauí**. 2013. Disponível em: <https://goo.gl/pSsuAR>. Acesso em: 17 de janeiro de 2013.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REDE COMUNIDADE SEMIARIDO. **Quilombola Contente/PI**. 2015. Disponível em: <https://goo.gl/u76niG> Acesso em: 22 jan. 2018.

SILVA, Simone Rodrigues da. **A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana – PI**. 2018. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Piauí. Teresina, 2018.

SOUSA, Antonio Eusébio de. **Conflito, luta e resistência camponesa no semiárido piauiense frente ao projeto mineração e transnordestina**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em desenvolvimento territorial da America Latina e Caribe da Universidade Estadual Paulista. São Paulo, 2016.

SOBRE A INFRAPOLÍTICA DO CONFLITO AMBIENTAL: notas a partir de um caso no Litoral do Piauí*

Francisco Raphael Cruz Maurício[1]

RESUMO
Reflito sobre uma dimensão particular do conflito ambiental envolvendo populações tradicionais e grandes projetos econômicos. A partir de categorias teóricas provenientes dos estudos do campesinato e dos estudos socioambientais contrastadas com o trabalho de campo no povoado da Pedra do Sal (2015-2018), esboço uma discussão em torno da infrapolítica do conflito ambiental, configurada pelas formas cotidianas de resistência na luta por território.
Palavras-chave: Pedra do Sal; infrapolítica; conflito ambiental

ABSTRACT
I reflect on a particular dimension of the environmental conflict involving traditional populations and large economic projects. Based on theoretical categories from the pea-santry studies and the socio-environmental studies contrasted with the field work in Pedra do Sal village (2015-2018), I outline a discussion about the infrapolitics of envi-ronmental conflict, shaped by the daily forms of resistance in the fight for territory.
Keywords: Pedra do Sal; infrapolitics; environmental conflict

Recebido em: 17.09.2018
Aprovado em: 21.12.2018
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542315

---

* Uma versão desse texto foi apresentada no II Simpósio de Antropologia da Universidade Federal do Piauí, no GT 4 Antropologia e Política, realizado nos dias 13 a 15 de junho de 2018 no Campus Ministro Petrônio Portela, Teresina. O texto é produto de minha pesquisa de doutorado que conta com o financiamento da CAPES através de bolsa de estudos de seu Programa de Demanda Social.

[1] Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará. E-mail: raphaelcruzcs@gmail.com

Introdução

A partir da segunda metade dos anos 2000, projetos econômicos diversos aportaram no Litoral do Piauí, alterando o ordenamento territorial construído ao longo do tempo pela população da região. Localizada nessa porção, está a Pedra do Sal, povoado habitado há pelo menos 190 anos por uma gente que construiu uma forma de vida através da ocupação da terra e da formação de famílias pelo estabelecimento de relações de parentesco entre pessoas do lugar e de povoados vizinhos[1]. Por meio da pesca no mar e em lagoa, do extrativismo na mata e no mangue e da agricultura e criação de animais, construíram uma territorialidade específica, configurada pela organização do território através dos usos e significados da *terra* e do *terreno*[2].

O reordenamento territorial produzido pela instalação de projetos de carcinicultura, turismo e energia eólica desenvolveu disputas territoriais entre os *moradores*[3] do lugar e os agentes desses projetos. Essas disputas assumiram formas variadas desde 2005, como as reuniões, audiências públicas, passeatas e bloqueios de rua, ações coletivas que demonstraram na esfera pública a luta do *povo da Pedral*[4]. Contudo, uma forma mais silenciosa de luta ocorreu com a pesca, a extração de frutos e madeira na *área do empreendimento.* Este termo refere-se a parte do território onde os referidos projetos de empresas nacionais e estrangeiras encontram-se implantados, particularmente as turbinas que formam os parques eólicos instalados no lugar.

Tomei conhecimento dos relatos sobre *a área do empreendimento* nas reuniões da Associação de Moradores e em conversas informais com meus interlocutores, sejam eles

[1] No mapa de 1826 do Delta do Parnaíba chamado “Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauhy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicaçoens por garapés e as habitaçoens colocadas nos lugares que o autor vio”, é destacado um “Sítio de Pescadores”, um “Marco para guia dos navegantes” e um “Reduto”, todos eles situados no lugar atualmente chamado pelos moradores da Pedra do Sal de Canto do Vieira, localizado a Nordeste da Ilha e há cerca de 10km de distância da Pedra do Sal, de frente para o município de Luís Correia. O “sítio” é representado pelo desenho de cinco edificações, todas muito próximas e de mesmo tamanho, dispostas quatro delas horizontalmente e ao que parece, feitas de palha, diferenciadas, assim, das edificações que representam a então Villa de Parnahyba, formada por igreja e uma maior densidade de casas de alvenaria com teto vermelho, a indicar a presença da telha de barro que contrasta o marrom da palha da habitação do pescador . Por trás do “sitio de pescadores” surge o “Reduto”, uma fortificação militar que defendia a barra Leste do Rio Parnaíba e que data da Guerra de Independência do Brasil ocorrida entre 1822 e 1823 (COSTA, 1974, p. 346). Entre eles está o “Marco para guia dos Navegantes”, representado por uma bandeira vermelha hasteada. Este mapa indica, portanto, que em 1826 já estavam por lá pescadores agrupados no que o vocabulário cartográfico da época chamou de “sítio”. Ele corresponde também a localização que os moradores fazem de onde originou-se os primeiros habitantes da Pedra do Sal.

[2] A palavra *terra* nomeia os lugares de uso comum, como a praia, o mague, a mata, o baixão. Já o *terreno* identifica aquilo que é de uso familiar, como a casa, o quintal, o cercado, o sítio. Pode-se afirmar que a *terra* está para a comunidade assim como o *terreno* está para a família.

[3] *Morador* é uma categoria que designa aquele que mora na Pedra do Sal e possui uma descendência ou ascendência no lugar. Não são *moradores* aqueles que possuem casa de veraneio e visitam o lugar em períodos de férias, contudo alguém que não nasceu na Pedra do Sal, mas construiu família lá é considerado *morador*, como os que migraram de povoados vizinhos ou se estabeleceram casando com nativos.

[4] *Pedral* é uma abreviatura para Pedra do Sal, é utilizada tanto por *moradores* como por turistas vindos dos municípios de Parnaíba ou Teresina, para referir-se ao lugar. Sendo que para o turista, *Pedral* refere-se comumente a praia, enquanto que para o morador tem o sentido de *comunidade*, por isso que também é utilizada a expressão *povo da Pedral.*

moradores da Pedra do Sal ou *funcionários*[5]das empresas. A pesca e a coleta naquele espaço são percebidas de forma diferenciadas pelo *morador* e pelo *funcionário*, enquanto o primeiro justifica aquelas ações através de um entendimento que a *terra* pertence a *natureza*, o segundo deslegitima aquelas mesmas ações afirmando que a terra é uma *propriedade privada*, que *tem dono*.

Aliando alguns referenciais teóricos como as "formas cotidianas de resistência" (SCOTT, 2002) presente nos estudos do campesinato e a noção de "conflito ambiental" (ACSELRAD, 2004) pertencente aos estudos socioambientais, proponho, a partir da pesquisa de campo na Pedra do Sal entre os anos de 2015 e 2018, refletir sobre uma certa "infrapolítica do conflito ambiental". Esta seria a versão cotidiana da assim chamada "luta por território" (GUEDES, 2016), que se realiza de maneira não declarada por seus agentes e minimiza os efeitos materiais causados pela expropriação de terras e recursos de uso comum no povoado.

De Pedra do Sal a Pedra do Sal S/A: crônica de uma expropriação de terras

A praia da Pedra do Sal possui extensão de 8 km e situa-se na Área de Proteção Ambiental Delta do Parnaíba[6]. O povoado de mesmo nome integra o bairro de Ilha Grande de Santa Isabel, parte não continental do município de Parnaíba. Segundo dados do Sistema de Informação a Atenção Básica, em 2012, residiam no lugar 190 famílias e 980 habitantes entre adultos e idosos, jovens e crianças. As principais atividades desenvolvidas pelos moradores são a pesca, o extrativismo artesanal, a agricultura familiar, o trabalho doméstico e na construção civil (BEZERRA, 2016, p. 78-86).

O lugar possui uma longa história. A Pedra do Sal é citada em mapas do século XIX que cartografaram o Delta do Rio Parnaíba, como um de 1826, cujo autor é desconhecido e o elaborado por Gustavo Guilherme Dodt e presente em seu livro Descrição dos Rios Parnaíba e Gurupi (DODT, 1939, p. 28). O jornal Cearense, em sua edição de 9 de junho de 1872[7], registra a presença de moradores na Pedra do Sal em uma de suas notícias. Em Memórias, livro do maranhense Humberto de Campos, há a descrição da existência de "pequenas casas de palha, humildes habitações de pescadores" (1947, p. 182) no ano de 1895. A partir dessas fontes jornalísticas, literárias e das narrativas dos *moradores* do lugar pode-se afirmar que existe uma população de pescadores e extrativistas artesanais habitando a Pedra do Sal desde o século XIX.

---

[5] *Funcionário* é a classificação que dá o *morador* aquele que trabalha no empreendimento, a palavra engloba desde trabalhadores como vigilantes a técnicos e engenheiros. Contudo, um funcionário do setor administrativo, aquele que aparece no cotidiano como o que dá ordens tende a ser classificado como chefe, ainda que seja legalmente apenas um funcionário.

[6] A Área de Proteção Ambiental (APA) Delta do Parnaíba possui uma área de 313.809 hectares e abrange os municípios de Araióses, Água Doce, Paulino Neves e Tutóia no estado do Maranhão; Chaval e Barroquinha no estado do Ceará; Luiz Correia, Ilha Gande, Cajueiro da Praia e Parnaíba no estado do Piauí e, nas águas jurisdicionais dos rios Parnaíba, Timonha e Ubatuba, além de 5 km de mar territorial (VIEIRA; LOIOLA, 2014, p. 64).

[7] O Cearense, Fortaleza-CE, 09/06/1872, p. 04.

Apesar de ocuparem a terra através da moradia, da pesca, do extrativismo vegetal e da agricultura, os moradores não possuem legalmente a sua posse. Esta pertence à família Silva, cuja a rede de parentesco remonta a membros em cargos administrativos e militares nos períodos Imperial e Republicano no estado do Piauí (MENDES, 1996; SILVA, 1981)[8].

A partir de 1921, a despeito da presença dos moradores, João Tavares de Carvalho e Silva passou a pagar taxa de ocupação referente a Ilha Grande de Santa Isabel. No ano de 1987, houve demarcação de terras para sete herdeiros de Carvalho e Silva em parte do território onde localiza-se o povoado da Pedra do Sal (ROCHA et al, 2014, p. 09). Em 1997, membros da família Silva criaram a Pedra do Sal S/A, uma sociedade empresária limitada cuja a atividade econômica é a incorporação de empreendimentos imobiliários[9]. O reconhecimento pelo Estado dos Silva como detentores da posse legal das terras, apesar da presença dos moradores desde o século XIX, possibilitou aos membros daquela família negociar porções do território - que são de uso comum dos moradores - com empreendedores nacionais e estrangeiros do setor de energia, turismo e carcinicultura, cujo os primeiros projetos aprovados pelo governo para instalação no lugar datam do ano de 2002[10].

O arrendamento de terras da Pedra do Sal realizado pela família Silva às empresas de energia e sua venda a empresários espanhóis e italianos do ramo de turismo, resultou num reordenamento territorial do lugar, em que terras organizadas pelo uso comum dos moradores passaram a ser cercadas e vigiadas para a produção de energia, para a criação de reservatórios para camarões e para o levantamento de resorts de luxo.

A parceria entre associações comunitárias e ONGs ambientalistas criou o projeto da Reserva Extrativista Cajuí como estratégia para preservação da diversidade socioambiental de parte do território de Ilha Grande de Santa Isabel, protegendo-o da especulação de terras promovida por projetos econômicos. Contudo, a Resex não foi aprovada pelos órgãos governamentais[11]. Com a expansão da infraestrutura de produção de energia sobre o território, com a venda e compra de porções dele entre empresários italianos, espanhóis e canadenses (MILANO, 2015), as terras de uso comum tornaram-

---

[8] O historiador Iweltman Mendes (1996, p. 74) data de 1870 a chegada dos Tavares Silva e Carvalho e Silva na cidade de Parnaíba, vindos do Maranhão, com o capitão da guarda nacional e posteriormente deputado Claro Ferreira de Carvalho e Silva. Nos documentos encontrados na Secretaria do Patrimônio da União por Rocha et al. (2015), os quais tive acesso através desses pesquisadores, indicam que Claro Silva pagou dízimo ao Thesouro Provincial do Piahuy, entre 1874 e 1895, referente a quatro fazendas: Cotia, Paraizo, Santa Clara e Jatobá. Pode-se inferir pelos documentos que o filho de Claro, João Silva passou a pagar o aforamento de terras na Ilha como uma forma de reaver as propriedades de seu pai, contudo, incluiu no inventário de suas propriedades glebas já habitadas por pessoas, praticando, assim, o que se configura como uma "grilagem cartorial".

[9] A empresa está inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica sob o número de CNPJ 01.935.517/0001-35.

[10] ANEEL. Relatório. Processo nº 48500.001749/2002-13.

[11] "A área de interesse da RESEX Cajuí tem como limites naturais o Rio Tatus, o igarapé do Periquito e o Oceano Atlântico. As comunidades de Pedra do Sal no município de Parnaíba; Bom Jesus, Taboa, Labino, Carnaúba Torta, São Vicente de Paulo, Vila São Miguel, Vila Nova, Baixão, Cal, Tatus, Mutuns, Cana Brava, Azedo e Podói, no município de Ilha Grande fazem divisa com a área. O processo de criação desta RESEX foi pré-aprovado no Ministério do Meio Ambiente (MMA/DF) e aguarda vistoria técnica da área para sua implantação" (CRESPO et al. s/d). O ofício pode ser localizado da seguinte maneira n.475/2009-GP/ICMBio e Ofício n. 356/2010-DIREP/ICMBio.

se *áreas do empreendimento* e práticas costumeiras dos moradores como a pesca em lagoa, o extrativismo de madeira e de frutos da mata passaram a tencionar e serem tencionadas pelo reordenamento territorial promovido pelos empreendimentos.

Este reordenamento do território apresenta-se no cotidiano através de cercas e guardas em terras entendidas pelo *morador* como *da natureza*, cujo o princípio que organiza o acesso é o uso comum. Na situação em que audiências públicas e reuniões com o governo não ofereceram condições favoráveis de participação e decisão sobre o controle jurídico da terra tradicionalmente ocupada, as incursões a *área do empreendimento* garantem o acesso a matas com animais de caça, madeira, frutos, plantas de uso terapêutico e lagoas de água doce, lugar de pesca e entretenimento dos *moradores*. Essas ações não produzem manchetes de jornal, nem são reivindicadas publicamente em panfletos, mas garantem o acesso a recursos naturais num contexto de desapropriação de terras.

Pescar e coletar na área do empreendimento: *quando a luta por território é cotidiana*

Foi numa das reuniões realizadas na Associação de Moradores no ano de 2015 que tomei conhecimento que as pessoas do povoado classificavam a terra ocupada pelas empresas como *área do empreendimento* e foi também lá que fiquei sabendo como agiam em relação aquele espaço ocupado por gigantescas turbinas de geração de energia eólica, reservatórios de criação de camarão e amplas demarcações de futuros resorts de luxo.

No contexto do reordenamento territorial, *moradores*, *funcionários* e *empreendedores* envolvem-se em "lutas de classificação" (BOURDIEU, 1996, p. 97; 2012, p. 146) sobre a definição do espaço, sobre o que é a *área do empreendimento*, sobre o seu *dentro* e o seu *fora* revelando diferentes percepções do território. É o que se expressa, por exemplo, na intervenção de Mário, um pescador e *morador* da Pedra do Sal, durante uma reunião na Associação de Moradores.

> Eu já li um negócio lá, que foi encontrado um pescador no interior do empreendimento, da área do empreendimento. Mas só que não era no interior não, porque a área de lagoa, todos nós conhece que a área daqui tá demarcada lá. Tem várias lagoas pra se pescar lá. Então, isso aí vai dar errado, porque tem é dentro e diz que é fora, e é dentro, nós prova que os pés de murici tão é dentro [da área do empreendimento], porque que não botaram fora? (Mário, durante reunião na Associação de Moradores da Pedra do Sal, 24 de Maio de 2015).

Para ilustrar a ação e o pensamento dos *moradores* da Pedra do Sal em relação a *área do empreendimento*, trago a narrativa de Seu Buchudo, um *filho do lugar*[12], sobre

---

[12] *Filho do lugar* é uma expressão que se refere ao *morador*, usada em contextos de diferenciação entre aqueles que são da Pedra do Sal e aqueles que não são, como o turista e o *empreendedor*. Este último termo é usado de

o dia em que um guarda do *empreendimento* tentou impedi-lo de retirar talos da mata. Em seguida apresento um trecho do diário de campo em que registrei a perspectiva do *funcionário* de uma empresa de energia eólica instalada no lugar. Ambos trazem diferentes acepções sobre modos de apropriação da terra a coexistirem tencionando-se num mesmo território.

Quando a terra é da *natureza*

Seu Buchudo pertence a uma antiga família da Pedra do Sal e durante reunião na Associação de Moradores descreveu seu diálogo com o guarda do empreendimento que o impedia de retirar talos da mata.

> Assim, mermo o ano passado [2014], viu? Eu tava fazendo ali o pé da minha cerca, aí eu mais outro rapaz, né? Fomos atrás de talo. Aí, aí vem uns cachorros latindo, aí eu reparei, e lá vem o guarda com uns negócios.
> – Ô rapaz, aqui é proibido tirar os talos.
> Aí eu,
> – Por que, senhor? Eu nasci aqui, cresci aqui e nunca foi proibido, por que agora eu não posso tirar os talos? Eu não tô tirando nada nem seu, nem de ninguém. Tô tirando da natureza. Isso aí é da natureza. Eu moro aqui e eu tô tirando porque eu tô precisando fazer o pé da minha cerca.
> – Não, mas você tem que pedir.
> – Rapaz, mas quer dizer que eu nasci aqui e vou sair aqui da minha casa pra ir lá em riba pedir pra tirar uns talos? Rapaz, uma coisa dessas eu não faço não, nunca fiz e nem faço. Eu vou tirar meus talos e ninguém vai me impedir (Buchudo durante oficina na Associação de Moradores da Pedra do Sal, 24 de Maio de 2015).

O argumento que prescreveu a ação de Buchudo em retirar os talos, mesmo sob a interdição do guarda, era que ele "*não estava tirando nada dele nem de ninguém, mas da natureza*". Para ele, sua ação é legitimada pela pertença ao lugar e pelo costume, expresso no enunciado "*eu nasci aqui, cresci aqui e nunca foi proibido*". A concepção que a terra e seus recursos ambientais não é uma propriedade particular, mas "*da natureza*", associa-se as cosmografias (LITTLE, 2001) de grupos praticantes do uso comum da terra em distintas regiões do rural brasileiro, como analisado por Almeida (2009, p. 39).

Quando a terra tem *dono*

Em contraste com a perspectiva de Buchudo, a noção de propriedade privada como organizadora do ponto de vista dos *funcionários* dos *empreendimentos* sobre a terra, me foi comunicada durante uma entrevista com Tércio, funcionário do setor

---

maneira genérica para referir-se ao *dono do empreendimento*, podendo ser usado não necessariamente para o proprietário legal da empresa, mas para aquele que aparece como o *chefe*, que dá as ordens aos funcionários, podendo ser alguém do setor administrativo que coordena determinado tipo de trabalho, aquele que não é nem guarda, nem trabalhador braçal do *empreendimento*. Esta última palavra refere-se aos diversos projetos econômicos instalados no lugar, podendo referir-se a usina eólica, ao criatório de camarão e aos resorts demarcados no lugar.

administrativo de uma usina eólica na Pedra do Sal. Após a entrevista, desliguei o gravador de voz e ele contou um caso envolvendo o acesso de pescadores a lagoa que encontra-se na *área do empreendimento*.

> Ele contou-me um caso: resolveu fazer uma experiência. Colocar ração para peixe numa lagoa que ele sabia que podia dar peixe. Depois de um tempo os peixes começam a aparecer. O objetivo, segundo ele, era pegar esses peixes e distribuir entre os funcionários. Mas ele reclamou que os moradores vinham pegar os peixes antes deles se desenvolverem. Pegavam o peixe ainda pequeno. Com os dedos das mãos ele compara o tamanho do peixe ao de uma caneta. Ele disse que ficou chateado com a situação e mandou cercar e colocar um guarda no local. Ele disse que mesmo assim, os moradores iam lá e pegavam o peixe na troca de turno dos guardas. Ele falou: “Como é que eles não entendem que aquilo é uma propriedade privada, tem dono.” (...) A uma certa altura, ele preferiu não pôr mais ração e deixar a lagoa sem peixes. Ressaltou que além dos moradores não entenderem que aquilo era uma propriedade privada ainda eram ousados, pois falavam para o guarda que pegariam peixes mesmo assim, quando eles dessem bobeira, eles iam pescar (Diário de campo de 21 de Setembro de 2016).

Tércio compreende que a área onde está a lagoa é uma *propriedade privada*, isso quer dizer, que *tem dono*, e reprova moralmente a pesca pelo morador naquele local. Se Buchudo foi surpreendido pelo guarda na mata, os pescadores descritos por Tércio tinham ciência de que haviam guardas vigiando a lagoa e buscaram acessá-la sem serem notados. Tanto na fala de Buchudo como na dos pescadores enunciada por Tércio, no momento em que há diálogo entre moradores e guardas, os primeiros afirmam que apesar da vigilância e cercamento, continuarão extraindo talos na mata e pescando na lagoa.

Durante o trabalho de campo nos anos seguintes, registrei relatos sobre aquelas incursões a *área do empreendimento* que surgiam em entrevistas e conversas informais com meus interlocutores. Uma maneira de compreender a continuidade da apropriação da terra e de seus recursos pelos moradores mesmo numa situação de interdição de práticas como a pesca e a coleta era a partir do que James Scott nomeou como sendo as “formas cotidianas de resistência camponesa” (2002).

As “armas dos fracos”: formas cotidianas de resistência camponesa

Elaborada por James Scott durante pesquisa entre camponeses do Sudeste Asiático, as formas cotidianas de resistência camponesa referem-se as “armas comuns dos grupos relativamente sem poder: fazer corpo mole, a dissimulação, a submissão falsa, os saques, (...) a fofoca, a sabotagem e outras armas dessa natureza” (2002, p. 12). Ações que “requerem pouca ou nenhuma coordenação ou planejamento; sempre representam

uma forma de autoajuda individual; evitam, geralmente, qualquer confrontação simbólica com a autoridade ou com as normas de uma elite" (2002, p. 12)[13].

A noção formulada por Scott é boa para pensar a retirada de madeira e o uso de lagoas na *área do empreendimento* que ocorrem numa Pedra do Sal sobre situação de cercamento de terras por corporações nacionais e estrangeiras. Essas formas de resistência expressam-se numa escala que não é aquela da ação coletiva, tão bem documentada nos estudos sobre movimentos sociais, na qual o conflito é performado por uma ação pública e autodeclarada.

As ações que configuram o que Scott nomeou de resistência cotidiana operam de maneira silenciosa e mais eficaz é na medida em que não se declarada e nem é identificada por aqueles a quem a resistência dos "fracos" é dirigida. Inspirado pela leitura da noção formulada por Scott e a luz de minha pesquisa de campo na Pedra do Sal, irei tecer alguns comentários sobre o que seria uma dimensão infrapolítica do conflito ambienta.

Uma certa infrapolítica do conflito ambiental

Guedes (2016) comenta que a chamada "luta por território" está associada a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, enquanto a "luta por terra" referese à ação de trabalhadores rurais e camponeses. A luta dos camponeses reivindica um pedaço de terra em qualquer lugar que possua boas condições para a produção familiar, já a luta dos povos tradicionais reclama a defesa de um lugar específico, aquele tradicionalmente ocupado. A luta por terra vincula-se a instituição de Assentamentos da reforma agrária e a luta por território ao reconhecimento de Terras Indígenas, Territórios Quilombolas e Reservas Extrativistas, aquelas entendidas como "terras tradicionalmente ocupadas" (ALMEIDA, 2004).

O que se convencionou estudar como "conflito ambiental" nas ciências sociais e áreas afins está relacionado a luta por território, onde não se trata de conquistar qualquer terra, mas de defender e preservar uma terra específica. Se deve a Acselrad a noção de conflito ambiental que é operada em diversos estudos do gênero.

> Conflitos ambientais são aqueles envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, tendo origem quando pelo menos um dos grupos tem a continuidade das formas sociais de apropriação do meio que desenvolvem ameaçada por impactos indesejáveis – transmitidos pelo solo, água, ar ou sistemas vivos – decorrentes do exercício das práticas de outros grupos (2004, p. 26).

[13] Aqui é preciso observar como práticas costumeiras do tipo da pesca e da extração de madeira se "reinventam" para existir num contexto em que são desafiadas por um reordenamento territorial de um lugar tradicionalmente habitado. O exercício de tais costumes na área do empreendimento, depende da criatividade de seus moradores, fazendo pensar o costume não apenas na dimensão do usual (RAD-CLIFFE BROWN, 1970, p. 383), mas também naquela da criatividade (WAGNER, 2012, p. 107).

A partir da experiência dos *moradores* da Pedra do Sal no que toca as maneiras diversas de se lutar por território no Litoral Piauiense, seja através de ação coletiva e pública organizada por associações comunitárias e ONGs ambientalistas, seja no cotidiano da pesca e da coleta em "propriedades privadas", penso que existe tanto uma "política", no sentido forte do termo, como uma "infrapolítica", na acepção scottiana, do conflito ambiental.

A noção de infrapolítica foi desenvolvida por James Scott em seu livro A dominação e a arte da resistência ([1992] 2013).

> Numa ciência social já de si pródiga (...) em neologismos, hesitamos em propor mais um. O termo infrapolítica (...) parece constituir uma forma económica de transmitir a ideia de que estamos perante uma dimensão discreta da luta política. À luz de uma ciência social focada na política relativamente aberta das democracias liberais e dos clamorosos protestos (...), a luta discreta que os grupos subordinados exercem todos os dias está, como os raios infravermelhos, para lá da parte visível do espectro (SCOTT, 2013, p. 253).

> O termo infrapolítica é, penso eu, pertinente noutro sentido. Quando falamos das infraestruturas do comércio referimo-nos aos meios que tornam o comércio possível, como, por exemplo, os transportes, o sistema bancário, a moeda, a propriedade e a lei contratual. Da mesma maneira, pretendo sugerir que a infrapolítica que temos vindo a examinar proporciona uma boa parte dos alicerces culturais e estruturais da ação política mais visível, onde geralmente concentramos as nossas atenções (SCOTT, p. 254).

A "infrapolítica do conflito ambiental" que proponho como uma maneira de estudar certa dimensão da luta por território é boa para pensar a ação daqueles que não tendo em determinado momento uma correlação de forças favorável no mundo das instituições ou não mais em condições de aguardar a resolução de disputas por terra na esfera pública do Estado, recorrem a estratagemas que lhes restabelecem algum uso daquilo ao qual foram expropriados, no caso da Pedra do Sal, terras, madeira, peixes, frutos, plantas terapêuticas e animais de caça, além da mobilidade pelo território.

Essa resistência rotineira pode passar por alguma dificuldade de ser enxergada em sua dimensão política por estudos socioambientais que recorrentemente priorizam como manifestação do político as ações públicas e coletivas como assembleias, caravanas a Brasília, ocupações de terra ou de prédios públicos e protestos de rua. Contudo, a política pode operar num nível como aquele dos raios infravermelhos, "para lá da parte visível do espectro" (SCOTT, 2013, p. 253) e é aí que a perspectiva da infrapolítica do conflito ambiental pode ajudar na compreensão de outras formas de resistências agenciadas nas lutas por território[14].

[14] O autor opera uma distinção entre a "resistência aberta" e a "resistência disfarçada". A primeira é declarada e atrai as principais atenções, a segunda é discreta, implícita e constitui o domínio da infrapolítica (SCOTT, 2012, p. 271).

A pesquisa de campo lavada a cabo na Pedra do Sal permitiu observar uma dimensão cotidiana do conflito ambiental, abrindo perspectiva outra que não aquela das análises centradas em "discursos públicos" (SCOTT, 2013) produzidos seja por moradores seja por empreendedores, como é recorrente em alguns estudos socioambientais. Se assim o fosse, a luta por território naquele povoado litorâneo seria expressa tão somente através de passeatas e bloqueios de rua ou ainda nos pedidos ao Ministério do Meio Ambiente para criação da Resex Cajuí.

A pesca e a coleta de madeira em áreas do empreendimento, mostrou-me que existe também um "discurso oculto", indicando como no cotidiano do morador trava-se uma batalha "palmo a palmo" pelo acesso e uso do território. O discurso oculto do conflito ambiental, essas práticas cotidianas que visam minimizar a expropriação de terras do povo da Pedral constituem essa dimensão infrapolítica da luta por território[15].

A abordagem que aqui esboço, ao estender a noção de James Scott aos estudos sobre as lutas por território dos povos e comunidades tradicionais, é inspirada também na crítica que Ortner (2006) realizou sobre os estudos de resistência como sendo "estreitos" por serem etnograficamente "superficiais". Ao centrarem-se em analisar o Estado, o império e a economia global, tornou-se escasso o conhecimento sobre a política interna e a riqueza cultural dos grupos dominados, assim como a compreensão da subjetividade dos agentes engajados naqueles dramas (2006, p. 61-62). Aqui não se trata de contrapor o estudo do "discurso oculto" ao do "discurso público" dos coletivos subalternizados no mundo rural, mas de indicar que o estudo das formas cotidianas de resistência e sua abordagem da infrapolítica pode enriquecer a compreensão dos processos de dominação e resistência nos quais estão envolvidos aqueles a quem chamamos em nossas pesquisas de povos e comunidades tradicionais.

Referências

ACSELRAD, Henri. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, Henri (Org.). **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras tradicionalmente ocupadas: processos de territorialização e movimentos sociais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Recife, vol. 06, n. 01. Mai 2004.

[15] Para evitar mal-entendidos, é preciso destacar que nas formulações de Scott, "formas cotidianas de resistência" foi um termo que se originou de seu estudo "Weapons of the weak [A arma dos fracos]" (1985) e que evoluiu para a discussão em torno da "infrapolítica" e do "discurso oculto" dos grupos subalternizados em "Domination and the arts of resistence: hidden transcripts [A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos]" (1992). Ao referir-se a "discurso", o autor não está nomeando apenas enunciados ou textos, mas especificamente as práticas. Assim, formas cotidianas de resistência, infrapolítica e discurso oculto referem-se aos "estratagemas pragmáticos e discretos destinados a minimizar a apropriação material" (SCOTT, 2013, p. 259) acionados pelos coletivos subalternizados em situações de dominação em que não se é vantajoso um "discurso público".

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras de preto, terras de santo, terras de índio: uso comum e conflito. In: GODOI, Emilia Pietrafesa de. Et al (ORGs.). **Diversidade do campesinato**: expressões e categorias, Vol. II. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

BEZERRA, Maria Bernadete de Carvalho. **Percepção socioambiental da comunidade da Pedra do Sal acerca da implantação do Complexo Eólico Delta do Parnaíba na APA Delta do Parnaíba/PI**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal do Piauí. Teresina, 2016.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas linguísticas**: o que falar quer dizer. São Paulo: EdUSP, 1996.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

CAMPOS, Humberto de. **Memórias**: primeira parte (1886-1900). Rio de Janeiro: WM Jackson Inc., 1947.

CRESPO et al. Maria de Fátima Vieira. Sensibilização das comunidades para o uso sustentável dos recursos naturais na Ilha Grande de Santa Isabel – PI. **I Seminário Piauiense de Agroecologia e II Semana de Agricultura Orgânica do Norte Piauiense**. Disponível em: <https://goo.gl/UbhNnw>. Acesso em: 30 abr 2018.

DODT, Gustavo. **Descripção dos rios Parnahyba e Gurupy**. Companhia Editora Nacional: São Paulo, 1939.

GUEDES, André Dumans. Luta por terra e território, desterritorialização e território como forma social. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, vol. 18, n. 01. Jan/Abr 2016.

LITTLE, Paul E. Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: Por uma antropologia da territorialidade. **Série Antropologia**. n. 322 Brasília: UnB, 2002.

MENDES, Iweltman Mendes. **A Parnaíba Colonial e Imperial** (1500-1889). Teresina: UFPI, 1996.

ORTNER, Sherry B. Resistance and the problem of the ethnographical refusal. In: ORTNER, Sherry B. **From anthropology and social theory**. Durham: Duke University Press, 2006.

RAD-CLIFFE BROWN, A. R. Sanções sociais. In: PIERSON, Donald. **Estudos de Organização social**, Tomo II. São Paulo: Livraria Martins, 1970.

ROCHA, Ricardo Rayan Nascimento. A histórica territorialização da Ilha Grande de Santa Isabel/PI e Praia da Pedra do Sal/PI. **VII Seminário Internacional Dinâmica Territorial e Desenvolvimento socioambiental**. Salvador, 2015.

SILVA, Alberto. **Minha vida por um Piauí melhor**. Brasília: s/e, 1981.

SCOTT, James C. Formas cotidianas da resistência camponesa. **Revista Raízes**, Campina Grande, vol. 21, n. 01. Jan/Jun 2002.

SCOTT, James C. **A dominação e a arte da resistência**: discursos ocultos. Lisboa: Livraria Letra Livre; Fortaleza: Plebeu Gabinete de Leitura Editorial, 2013.

WAGNER, Roy. **A invenção da cultura**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

O PROCESSO DE TITULAÇÃO DE SACO DAS ALMAS: conflitos ambientais e territoriais no território[*]

Keliane da Silva Viana[1]

RESUMO
O presente artigo analisa o processo de titulação do território quilombola Saco das Almas, Leste do Maranhão, bem como os conflitos ambientais e territoriais, especialmente a partir dos anos de 1990, com a expansão da soja na área. Os quilombolas que, oprimidos pelas faces da escravidão e temerosos atualmente pelo destino das terras nas mãos dos empreendedores do agronegócio, além dos impasses legais, veem a efetivação dos seus direitos como descendentes de quilombos prejudicada por problemas de ordem política e em razão da deficiente estrutura do INCRA. Para isso, realizei pesquisa bibliográfica, documental, além de entrevistas com os diversos agentes envolvidos no conflito. A percepção geral é a de que o governo não compreende nem reconhece o modo de vida tradicional do grupo, o que resulta em racismo e desconsideração.
Palavras-chave: Processo de titulação, Conflitos Ambientais e Territoriais, Soja.

ABSTRACT
This article analyzes the titling process of the quilombola's territory Saco das Almas, Eastern os Maranhão State, as well as the environmental and territorial conflicts, especially since the 1990s, with the expansion of soybean in the area. The quilombolas, who, oppressed by the faces of slavery and now fearful of the fate of the land in the hands of agribusiness entrepreneurs, besides the legal impasses, see the realization of their rights as descendants of quilombos impaired by political problems and because of the deficient structure of INCRA. For that, I carried out bibliographic, documentary research, as well as interviews with the various agents involved in the conflict. The general perception is that the government does not understand or recognize the traditional way of life of the group, which results in racism and disregard.
Keywords: Titration Process, Environmental and Territorial Conflicts, Soybean.

Recebido em: 16.11.2018
Aprovado em: 08.01.2019
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542223

[*] O presente texto apresenta parte dos resultados e reflexões tecidas a partir da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao programa PPGCSoc/UFMA, intitulada “A terra prometida ainda é promessa: conflitos ambientais e territoriais em Saco das Almas”.

[1] Universidade Federal do Maranhão, Mestra em Ciências Sociais. E-mail: kelianepib@hotmail.com

Introdução

No Brasil, a discussão sobre o tema das comunidades quilombolas ganhou novas formas e formatos a partir da Constituição Federal (CF) de 1988, que prevê no artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)[1], a garantia à propriedade das terras tradicionalmente ocupadas por descendentes de quilombos. Com base nesse artigo, comunidades negras rurais e urbanas em todo o Brasil, com o apoio de organizações do movimento negro, de pesquisadores e de representantes de entidades governamentais, começaram a se organizar em torno da efetividade dos direitos de acesso à titulação das terras ocupadas pela população quilombola e do direito para a realização de suas práticas socioculturais.

A autoatribuição e a respectiva garantia prevista no artigo 68, no entanto, não implicam no processo de titulação de terras: o sistema ainda apresenta grandes barreiras de contestação política que dificultam o acesso às terras, apesar de sua previsão no corpo da Constituição Federal. A instalação de uma série de procedimentos legislativos, administrativos e de disputas judiciais vem delimitando a forma e a abrangência das interpretações e das práticas que definem os direitos constitucionais garantidos no artigo 68. Além disso, a titulação definitiva dos territórios envolve, ainda hoje, muitos conflitos fundiários, tornando-se um forte ícone de luta pós-colonial para estas comunidades.

Os órgãos estatais como a Fundação Cultural Palmares (FCP), que assumiu entre suas responsabilidades a de conceder a Certidão de autorreconhecimento, e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a quem compete o processo administrativo de titulação das terras, são necessários à operacionalização do artigo – para que os pleitos das comunidades e os procedimentos administrativos, em andamento, sejam garantidos.

No Maranhão, os processos de reconhecimento e regularização fundiária de territórios quilombolas junto às instituições do Estado, especialmente junto ao INCRA, passam a constituir um material discursivo e jurídico que permanece em campo de disputa política, abarcando novas relações de poder e processos de negociação identitária entre o poder público, os interesses privados e a população quilombola na luta pelo seu território. A ambivalência de discursos encontrados nos processos administrativos de titulação de territórios quilombolas reflete as novas instâncias discursivas nos conflitos sociais pós-coloniais que se constroem, por vezes, através de uma teia muito sutil de poder em torno das lutas identitárias e territoriais dos quilombolas.

Saco das Almas, território quilombola, situado no município de Brejo e parte do município de Buriti, na região do Baixo Parnaíba, no Leste do Maranhão, é um caso

[1] A Constituição Brasileira de 1988 trouxe em seu art. 68 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) que: *"Aos remanescentes das comunidades dos quilombos que estejam ocupando suas terras é reconhecida a propriedade definitiva, devendo o Estado emitir-lhes os títulos respectivos"*. A previsão constitucional deste artigo foi importante no sentido de reconhecer os direitos dessas comunidades, com as quais, o Estado e a sociedade brasileira possuem uma dívida histórica (MONTEIRO, 2014).

emblemático dos resultados prejudiciais da inoperância institucional do Estado através do INCRA e da lentidão do trâmite judicial e administrativo.

Diante deste cenário crítico em que surgem novas formas de colonialidade de poder, como afirmaria Mignolo (2005), os quilombolas de Saco das Almas tentam vincular o discurso político em torno da luta pelo território às suas práticas de resistência que visam a conquista de direitos e justiça social na contemporaneidade.

Saco das Almas é um território tradicional que se autorreconhece como quilombola e que está empenhado, não apenas em se afirmar como portador da identidade afrodescendente, como também, em ter reconhecido pelo Governo Federal o seu direito de permanência na terra ocupada desde o passado pelos seus ancestrais, requerendo o título definitivo de propriedade do mesmo.

A posição discursiva ambivalente dos poderes público local, estadual e federal em torno da titulação do território quilombola, produz como efeitos a tentativa de deslegitimação do autorreconhecimento do grupo como descendentes de quilombos e um processo de essencialização da identidade e da memória dos quilombolas. Saco das Almas apresenta um panorama social e histórico que fortifica o atrelamento humano de seus membros, pois, foi nele que suas famílias se construíram, seus ancestrais trabalharam e passaram o conhecimento sobre o cultivo e o cuidado com os recursos da natureza para os seus descendentes, ou seja, é sob este prisma que a territorialidade deste povo se fortificou.

Justamente devido a esta relação essencial que os quilombolas de Saco das Almas têm com a sua terra, é que no ano de 2004 passaram a pleitear junto ao INCRA a titulação definitiva do seu território, até o presente momento dessa pesquisa sem qualquer definição objetiva.

O território de Saco das Almas hoje

Os habitantes de Saco das Almas pleiteiam atualmente junto ao INCRA a titulação definitiva do seu território tradicionalmente ocupado, respaldada no artigo 68 do ADCT. Tal trâmite administrativo já perdura há quinze anos no órgão fundiário e teve intervenções judiciais importantes para o seu deslinde, assim como os conflitos com os *fazendeiros*[2] e *gaúchos*[3] da região, que não ficaram adstritos aos fatos históricos, pois, continuam causando temores aos quilombolas.

[2] São conhecidos como *fazendeiros* os moradores nativos da região e/ou que vieram em diferentes momentos históricos e ali estabeleceram suas moradias e locais de trabalho. Geralmente, esses proprietários dispõem de grandes propriedades de criação de gado bovino. Atualmente, com a chegada dos novos agentes interessados na terra e com o desenvolvimento da cultura da soja e de outros grãos no cerrado local, esta definição *fazendeiro* passou a estar associada, também, aos *gaúchos*. Mesmo assim, o proprietário que produz soja é indicado como *gaúcho* e não como *fazendeiro*, mostrando que tais termos não são sinônimos na região estudada. Assim, quando se pergunta quem produz soja se tem como resposta a indicação de um *gaúcho* e, igualmente, quando se pergunta quem cria gado, se tem como resposta a indicação de um *fazendeiro* no caso daqueles que lá residem (GASPAR, 2018). No presente estudo, os termos *fazendeiros* e *gaúchos* serão marcados em itálico.

[3] Designação referida genericamente a produtores rurais no âmbito do agronegócio, oriundos de vários estados do sul (PAULA ANDRADE, 2012). Esses agentes se deslocaram de diferentes regiões do país, adquiriram terras,

Em Saco das Almas, as invasões e intrusões vêm aumentando. As ameaças territoriais não se restringem mais apenas aos *fazendeiros*, elas ocorrem também devido aos problemas ambientais causados nos últimos anos pela implantação de empreendimentos do agronegócio, especialmente a sojicultora, que passa a ocupar grandes extensões de terras (PAULA ANDRADE, 2008).

O território Saco das Almas, historicamente denominado "Data[4] Saco das Almas", conhecido como *terra de preto*[5], é atualmente configurado como um "assentamento emancipado", sendo que as comunidades que dele fazem parte são localizadas espacialmente em vilas, nas quais estão concentradas as casas em lotes urbanos de um hectare por família e as áreas conhecidas como lotes de trabalho, que distribuídos em forma de condomínios não atendem à demanda de reprodução física e cultural das comunidades.

Assim como outros existentes no Maranhão, a exemplo do território de Bom Sucesso (SOUZA FILHO, 1999), Saco das Almas é composto por sete microcomunidades, que os próprios moradores chamam de *vilas.* As vilas que compõem o território em análise são: Vila das Almas, Vila Criolis-Boca da Mata, Vila São José, Vila Pitombeira, Faveira, São Raimundo-Boa Esperança e Santa Cruz.

Cada vila apresenta uma peculiaridade própria, conflitos próprios e atividades extrativistas diferenciadas, tendo como elemento comum a extração do babaçu (Orbignya speciosa) e do bacuri (Platonia insignis) em época de safra e a pesca. Esta situação faz com que dentro do próprio território existam realidades diversas, sendo que estas diferenças formam legitimamente a identidade do grupo.

As diferenças entre as microcomunidades – vilas, contudo, não as desqualificam como um território quilombola uno, pois, estas se identificam como apenas um grupo: o território quilombola de Saco das Almas.

É interessante analisar que, embora se reconheçam e façam parte de um mesmo território, cada vila apresenta situações distintas de ocupação, pois há casos em que os moradores descendem dos antigos agregados que serviam como vaqueiros dos proprietários que se apropriaram de Saco das Almas no início do século XX; outras correspondem ao tempo da entrada de trabalhadores vindos de fora do Maranhão, acossados pelas secas do Nordeste brasileiro, que buscavam trabalho nas fazendas das famílias de proprietários e, ainda, os que somados aos quilombolas já presentes no território, descendentes de Timóteo, o herói fundador do quilombo, e de indígenas aproximados pelos limites da data dos Anapuru. Todos esses grupos compõem a identidade quilombola do território de Saco das Almas (FURTADO, 2014).

---

se fixando desde o final dos anos 1980. Inicialmente, cultivaram arroz e, a partir da segunda metade dos anos 1990, passaram a investir na produção de soja.

[4] Data ou Datas significa "extensas porções de terra, decorrentes de ação judicial e que englobavam as grandes e as pequenas propriedades na região" (PAULA ANDRADE, 2012: 33).

[5] São consideradas como "terras de preto": aqueles domínios doados, entregues ou adquiridos, com ou sem formalização jurídica, por famílias de ex-escravos. Abarca também concessões feitas pelo Estado a tais famílias, mediante à prestação de serviços guerreiros (ALMEIDA, 2008: 146). Sobre terras de preto, ver as seguintes referências: Sales (1998); Souza Filho (1999).

Compartilham ainda, no território, segmentos sociais historicamente oponentes, a saber, os antigos proprietários, *brancos*, o que cria uma situação de conflitualidade e impossibilidade de uma reparação histórica, pois os antigos opressores impigem a marca de sua superioridade econômica, relações de poder, racismo e desconsideração pelas vivências coletivas dos quilombolas (FURTADO, 2014).

A diversidade de territorialidades vivenciadas se conecta a uma unidade conflituosa de pertença a um passado de sofrimento comum e a um presente de reivindicação de uma identidade quilombola acionada no contexto da demanda por reparação socioterritorial. De acordo com os quilombolas entrevistados nesse trabalho, tal contexto resulta, atualmente, da intervenção governamental ocorrida em 1975, quando a terra foi loteada. O que desrespeitou exatamente, a condição de etnicidade dos sujeitos sociais envolvidos nesse processo de luta pela retomada de suas terras tradicionais de uso comum (FURTADO, 2014).

Neste cenário social, os quilombolas de Saco das Almas reivindicam hoje direitos territoriais na conflituosa arena política em relação à questão fundiária, refletindo uma importante dimensão pós-colonial da luta do movimento negro.

O principal projeto político dos quilombolas de Saco das Almas é a garantia do direito de reconhecimento étnico e a titulação definitiva de seu território. A luta do grupo para manter o controle e permanecer nas terras ocupadas tradicionalmente tem sido dificultada pela expansão da soja na área. As práticas tradicionais revelam uma ancestralidade e conhecimento que se reproduz com as gerações, a partir da pesca, do extrativismo e das práticas camponesas de uso da terra. Práticas ameaçadas de extinção.

Em Saco das Almas vem ocorrendo sérios problemas ambientais, como contaminação das águas e do solo devido ao uso de agrotóxicos, a morte de animais, a extração de madeira ilegal nas áreas de mata e a depredação de outros recursos naturais pela atuação de pessoas que não pertencem ao território.

No desenrolar dos acontecimentos, formas de lutas institucionalizadas que passam pela interação entre o Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (STTR) e lideranças comunitárias, mediando a relação entre instituições governamentais como o INCRA e outros setores na esfera do poder público, como poder judiciário, coexistem os conflitos em que *fazendeiros* e *gaúchos* defendem o direito à expansão de terras, se contrapondo àqueles que são considerados como quilombolas.

A categoria *gaúchos* se evidencia quando os mesmos consideram legítima a prática de comprar terras para expandir os campos de soja. Eles desconsideram o direito de prática tradicional de quem faz uso dos recursos da natureza. Seus discursos do direito legal sobre a aquisição de terras são motivados pelas promessas de desenvolvimento e bem-estar social à população quilombola. Esses agentes justificam suas práticas por aquilo que consideram como “legítimo” ato de compra e venda.

Algumas autoridades vêm agindo e cobrando posições firmes do Estado para coibir os danos socioambientais no território, é o caso do Ministério Público Federal (MPF) que no pleito da Ação Civil Pública (ACP) oriunda o inquérito civil Nº

139828820114013700. Dentre outras coisas, através de sua jurisdição, busca assegurar a eficácia e a integridade de pedidos e direitos de reconhecimento e de titulação da área quilombola que lhes foram apresentados e que estão comprometidos pela violação do texto constitucional. Neste contexto, é possível perceber que o Estado, através de suas instituições, muitas vezes esteve omisso e privilegiou os agentes detentores de poderes econômicos e políticos, tratando dos direitos territoriais quilombolas como entrave ao desenvolvimento econômico.

Na busca da melhor gestão dos recursos da natureza e para uma justa repartição de resultados para todos os membros, os quilombolas de Saco das Almas fundaram a Associação dos Remanescentes do Quilombo Data Saco das Almas para que esta, na figura de seu presidente, representasse os seus interesses.

Historicamente, a dinâmica social de Saco das Almas sempre contou com a atuação de lideranças que assumiam para si a responsabilidade de lutar pelos interesses coletivos do grupo. Geralmente, devido suas habilidades, experiência e coragem eram, assim, formalmente legitimados pelos demais quilombolas. O surgimento de muitas destas lideranças se dá devido à contribuição e atuação da Igreja católica, como explica o quilombola Domingos Ferreira que "desde 1986, a igreja católica é uma parceira dos quilombolas em contribuir com a formação de lideranças" (anotações do caderno de campo, São José-Buriti, em 17/04/2017).

Com o passar dos anos, os quilombolas de Saco das Almas se tornaram representantes ativos em diversos segmentos sociais, sendo atuantes nos trabalhos sindicalistas de Brejo e Buriti. Atualmente, eles compreendem a necessidade de mobilização social para a concretização de seus direitos territoriais reivindicados.

Nos últimos anos, o tema mais debatido em Saco das Almas foi a morosidade do andamento do processo de titulação do território quilombola representado pela Associação. Contudo, diversos outros temas também são debatidos, tais como: Quais órgãos públicos acionar? Como exigir direitos étnicos e territoriais e garantir uma situação de paz frente ao contexto de desenvolvimento econômico? A Associação busca entender a situação do conflito social vivido em torno da titulação definitiva do território junto ao INCRA, mas os conflitos entre *fazendeiros*, *gaúchos* e outros agentes externos à comunidade são também pauta importante.

Os quilombolas de Saco das Almas lutam por direitos constitucionais garantidos à titulação de seu território, o que tem despertado diferentes interpretações em antropólogos, sociólogos e juristas. Racismo e desconsideração, acompanham inúmeras reflexões e tem causado sérios conflitos na área que atualmente, são, em sua maioria, decorrentes da implantação de projetos de desenvolvimento, em especial, aqueles vinculados à expansão da soja, tendo à frente os chamados *gaúchos* e a indústria de papel e celulose, especificamente a empresa Suzano Papel e Celulose.

Com uma localização geográfica privilegiada, terras produtivas e fartas próximas a portos de grande movimentação, como o Itaqui, localizado na capital São Luís e distante a 350 km, economicamente a exploração da região pelo agronegócio é bem mais vantajosa se comparada à maior distância e maiores custos de transporte com o

escoamento da soja proveniente do Sul do Maranhão (região Balsas) que demanda seu deslocamento por eixo rodoviário e ferroviário (ferrovia Norte-Sul e Estrada de Ferro Carajás) e que está distante quase 1.000 km daquele porto (GASPAR, 2013; 2018).

Saco das Almas sempre esteve no centro de disputas e conflitos entre *fazendeiros* e quilombolas. Atualmente, os quilombolas que, oprimidos pelas faces da escravidão e temerosos pelo destino das terras desapropriadas nas mãos dos empreendedores do agronegócio, veem na titulação da terra uma solução para os conflitos, que poderia ter início com o cumprimento de todas as Resoluções Constitucionais que garantem o direito a terra às comunidades quilombolas.

Em Saco das Almas, a mobilização de segmentos da sociedade civil Maranhense e de moradores e seus processos de organização local que, incorporados a outros fóruns de discussão, ganham repercussão na esfera pública e fortalecem as lutas sociais, exige a atuação governamental como agente mediador de suas demandas. Os agentes sociais em questão criam instrumentos de resistência e de construção de autonomia, relutando diante da subserviência e do enquadramento forçado à lógica do macro capital (ALMEIDA, 2008; SANT'ANA JÚNIOR; SILVA, 2010).

A resistência dos habitantes de Saco das Almas pode ser vista como resultante das experiências de lutas anteriores, uma vez que aquela mobilização inicial da comunidade transcendeu aos interesses iniciais, pois, a chegada de grandes empreendimentos econômicos e estruturas com alto poder de impacto, atingiu a maior parte do território. A expansão da soja no território tem que enfrentar o entendimento e capacidade de mobilização dos seus moradores ao perceberem as alterações nos seus locais de vivência e trabalho (LITTLE, 2002).

O modo de vida dos quilombolas está comprometido pela eliminação da vegetação para dar lugar à monocultura da soja. Este empreendimento afeta o ambiente, o modo e condições de reprodução de vida do grupo. Exemplo disso, é que a área sob controle dos quilombolas vem sendo reduzida por conta do plantio dessa monocultura em grande escala. Nesse espaço, assim como em outros locais do Maranhão e do Brasil, vem ocorrendo a transformação da natureza – o que tem causado enormes problemas ambientais e de produtividade. De um lado, está à sobrevivência das famílias que historicamente vivem naquela área e que dependem das terras para assegurar a reprodução material de seus membros; de outro, o pretenso proprietário, especialmente o *gaúcho*, que deseja continuar explorando a terra mediante os interesses do mercado e de uma elite externa minoritária, sobrepondo-se aos interesses das comunidades locais e seus modos de vida.

Na resistência utilizada pelos quilombolas de Saco das Almas em contraposição ao desenvolvimento e à atuação dos agentes interessados no processo de expansão do agronegócio, as lutas por reconhecimento (HONNETH, 2003) acionadas que, aliando-se a movimentos sociais diversos, através de seus agentes representativos frente ao poder público e sociedade civil organizada, busca a manutenção e garantia de direitos frente às situações que lhes apresentam adversas.

Em busca da terra liberta

A luta pela liberdade de uso dos recursos da natureza pelos quilombolas de Saco das Almas é central e decisiva para a luta pela libertação do próprio território. Os quilombolas lutam pela terra: homens, mulheres e crianças. Eles vêm de todas as microcomunidades e/ou vilas de Saco das Almas, de todos os aspectos da luta e resistência – da liderança política à luta pela terra, sempre na busca de conquistar a terra prometida.

De acordo com seu Domingos Ferreira "durante quase 50 anos, nosso lar foi privado dos recursos da natureza, de andar livremente no território e de fazer as roças. Nossos filhos, filhas, pais, mães, esposos e esposas foram proibidos de criar animais soltos nas chapadas" (conversa informal, São José-Buriti, em 17/04/2017). Segundo o quilombola, o discurso apresentado era sempre o de manter os campos de soja em segurança.

O racismo e desconsideração sofridos em Saco das Almas, não é algo que se sente apenas individualmente, mas coletivamente pelas famílias. Isso é algo que todos os quilombolas sentem – as lideranças, os ativistas, os organizadores dos movimentos sociais estão sendo pressionados pelos grupos dominantes do território. As ameaças às lideranças quilombolas são mais uma tentativa para calar a luta, para parar a resistência, para silenciar as vozes, para criminalizar as lideranças mais expressivas dos quilombolas na área. Mas, em vez de parar a resistência, as próprias prisões ocorridas no passado contra os quilombolas se tornaram escolas de luta. Os ex-prisioneiros quilombolas de Almas são exemplos não só do movimento de libertação – assim como Nelson Mandela e os prisioneiros Sul-Africanos que lutaram para derrubar o apartheid; como Bobby Sandys e os prisioneiros irlandeses que lutaram para acabar com a colonização britânica –, os prisioneiros quilombolas de Almas, presos no passado, são símbolos de firmeza, coragem e de resistência em face da grande injustiça colonial que se afirmou através da dominação e/ou supressão cultural de povos.

Seus escritos, suas palavras e sua liderança ecoam muito além das paredes das prisões. De líderes quilombolas como seu Claro e João Patrício, para centenas de homens, mulheres e crianças impedidos do uso da terra, as vozes dos ex-prisioneiros são vozes do povo quilombola exigindo liberdade, direitos e justiça social.

As greves, marchas e constantes exigências de "direito à terra" realizados pelas lideranças têm chamado a atenção para as grandes injustiças cometidas contra os quilombolas de Almas e contra outros grupos quilombolas da região. Lideranças de Almas são ameaçadas com anos de prisão por *fazendeiros* da região, a exemplo de seu Claro Patrício que, em 2016, passou a responder um processo judicial de uso ilegal das terras que lhe pertence em favor de um *fazendeiro*. Outros quilombolas são ameaçados por participarem de manifestações e eventos pedindo liberdade e titulação para o território.

Essas famílias angustiadas sabem que a causa da liberdade de seu povo nunca pode ser separada da causa da liberdade e libertação de Saco das Almas. Libertar ou titular o território significa a conquista de melhorias sociais para os seus habitantes, uma vez que o racismo e a desconsideração ocorridos pela lógica colonial impuseram um sistema de exclusão e desigualdade social cujas consequências são observáveis até os dias de hoje.

O crescimento e a atuação dos movimentos sociais têm pressionado o INCRA, expondo suas práticas ilegítimas, seu racismo e a natureza colonial do Estado, arrancando a máscara de "direitos garantidos" que ele e os seus aliados estratégicos, os grupos dominantes, com interesses no agronegócio, tem tentado impor sobre a realidade étnica de Saco das Almas. Racismo, desconsideração e colonialismo se cristalizaram historicamente no contexto local e em diferentes esferas das práticas culturais do grupo quilombola do território.

Considerações Finais

Ao longo de sua história, os habitantes de Saco das Almas foram vítimas de inúmeros atos de violência e seu território foi foco de vários casos de conflitos fundiários, especialmente a partir da implantação do agronegócio da monocultura da soja e do eucalipto. Nos últimos anos estes casos de conflitos vêm se acirrando ainda mais, fazendo com que relatos de agressões e ameaças sofridas por quilombolas venham aumentando gradativamente, fato este que os habitantes de Saco das Almas imputam à indefinição do INCRA sobre a titulação do território, considerando a lentidão com a qual o processo administrativo supracitado vem tramitando.

A demora no processo de reconhecimento feito pelo INCRA se torna um dos fatores que contribuem com um estado de harmonia coercitiva no território, inclusive este é um dos efeitos da legislação que diz ser para proteger os povos tradicionais. Enquanto os quilombolas evitam iniciativas que possam levá-los ao embate com os *fazendeiros* e *gaúchos* até a oficialização do território. Estes últimos, realizam diversas ações em desrespeito aos trâmites do processo de reconhecimento, sendo limitados apenas pelas forças jurídicas através das vitórias da comunidade em ações movidas pelo Ministério Público Federal (MPF).

Por sua vez, apesar do clima de temor que paira sobre o território nos últimos anos, os seus habitantes se mobilizam e acompanham o deslinde jurídico administrativo sobre a titulação definitiva, cobrando posicionamento, ações efetivas e fazendo denúncias às instituições do Estado.

Em Saco das Almas, apesar dos conflitos travados no decorrer dos anos, os quilombolas resistem até hoje. Eles acionam novas formas de mobilização e de enfrentamento visando garantir seus projetos de vida coerentemente com suas próprias demandas. Os quilombolas acionam suas particularidades culturais, étnicas e de uso dos recursos da natureza como forma de garantir a continuidade e a reprodução sociocultural de seus modos de vida. A ação política da retomada da terra enquanto estratégia de resistência revela uma lógica que é de manutenção dos modos de vida, compondo o entendimento histórico dos significados do território.

As estratégias também passam por um recuo de visibilidades e de resistências como forma de permanências histórica. O território revela a fonte de ações de garantia, defesa e retomada identitária, insurgindo em processos de luta e enfrentamentos históricos ao modelo destruidor.

Os quilombolas de Saco das Almas têm se organizado a partir da criação da associação que representa o território, e que passou a se organizar no âmbito estadual e federal. Com a organização política do movimento negro quilombola houve uma maior visibilidade jurídica e política às suas reivindicações territoriais. Na busca por viabilizar este projeto, nos anos de 1970 e 1980, os quilombolas tiveram que se adequar a um modelo externo da sociedade envolvente, de agregação institucional. Fundaram pequenas associações de produtores rurais.

O trabalho aponta elementos que demonstram a histórica capacidade de resistência das famílias de Saco das Almas às ameaças dos *fazendeiros*, de destruição de suas casas, às adversidades que, inclusive, colocaram em risco a integridade física de seus membros. Vivendo em constantes conflitos ambientais e territoriais, os quilombolas de Saco das Almas, em razão da deficiente estrutura e morosidade do INCRA ao proceder a titulação da terra, suportam diversos prejuízos. A lentidão e omissão do aparato dos órgãos públicos envolvidos no processo de regularização fundiária e titulação das terras, de licenciamento ambiental, de fiscalização e responsabilização de crimes ambientais e violações de direitos são fatores que contribuem para a expansão do agronegócio referente ao eucalipto e, especialmente, à soja na área.

As linhas aqui escritas tiveram como objetivo mostrar, através da situação do grupo de Saco das Almas, que o Estado em sua atuação política e legislativa não consegue equilibrar os interesses diversos, bem como não dá resguardo aos que necessitam de proteção diferenciada por *status* de minoria.

Os territórios representam os direitos tradicionais, mas não o reconhecimento jurídico por parte do Estado brasileiro, e isso tem causado grandes conflitos entre quilombolas, posseiros e grandes empreendimentos, seja por parte do Estado Brasileiro ou de empresas privadas.

Por fim, a partir de suas realidades atuais, marcadas por recorrentes espaços de conflitos por terras e políticas de Estado (ALMEIDA, 2008; SANT'ANA JÚNIOR; SILVA, 2010), percebe-se que os habitantes de Saco das Almas criam, incorporam e utilizam suas memórias individuais, conectando-as a um coletivo pela vinculação a um passado comum, ligado à experiência da escravidão vivida por seus ancestrais.

A autodefinição enquanto território quilombola e a mobilização coletiva na luta por políticas públicas tornam Saco das Almas referência para outras comunidades quilombolas nas circunvizinhanças, que sofrem com os mesmos problemas ambientais e territoriais que vão desde a extinção de espécies vegetais e animais, a poluição e diminuição do volume das águas dos rios Parnaíba, Munim e Preguiças, como também concentração de terras e a expulsão das famílias camponesas de suas regiões de origem (CARNEIRO, 2008; PAULA ANDRADE, 2008). Com a experiência de luta e resistência quilombola, outras comunidades foram inspiradas e desafiadas na mesma direção de enfrentamento e autonomia, diante dos desafios pela permanência no território.

A observação deste caso envolvendo conflitos agrários, violência, mobilização social e morosidade administrativa na titulação de um território tradicionalmente ocupado e na relação de seus habitantes com o local onde vivem, é que tornou Saco das

Almas um ambiente propício para o levantamento científico de premissas que pudessem fortalecer as comunidades quilombolas no debate sobre os direitos constitucionais que garantem a titulação definitiva dos seus territórios tradicionalmente ocupados.

Referências

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **Ideologia da decadência:** leitura antropológica a uma história da agricultura no Maranhão. Rio de Janeiro: Casa 8; Manaus: Fundação Universidade do Amazonas, 2008.

CARNEIRO, Marcelo Sampaio. A expansão e os impactos da soja no Maranhão. In: SCHLESINGER, Sergio et al. (Orgs). **Agricultura familiar da soja na região Sul e o monocultivo no Maranhão**: duas faces do cultivo de soja no Brasil. Rio de Janeiro: FASE, 2008.

FURTADO, Marivania Leonor Souza. **A alma da mangueira e suas raízes de sofrimento**. (Relatório Antropológico do território quilombola Saco das Almas). São Luís: 2014.

GASPAR, Rafael Bezerra. **O eldorado dos gaúchos:** deslocamento de agricultores do Sul do país e seu estabelecimento no Leste Maranhense. São Luís: Edufma/Fapema, 2013.

GASPAR, Rafael Bezerra. **Os Gaúchos do Agronegócio no Leste Maranhense:** estabelecimento e estratégias de reprodução. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018.

HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento:** a gramática moral dos conflitos sociais. São Paulo: Editora 34, 2003.

LITTLE, Paul E. Territórios Sociais e Povos Tradicionais no Brasil: Por uma antropologia da territorialidade. **Série Antropologia**. n. 322. Brasília: UnB, 2002.

MIGNOLO, W. **La Idea de America Latina:** la herida colonial y la opción decolonial. Barcelona: Gedisa editorial, 2005.

MONTEIRO, Manoel Ricardo. As discussões em torno da regulamentação do art. 68 do ADCT e a ineficiência da regularização fundiária no Brasil. **Boletim Científico ESMPU**. Brasília. Ano 13, n. 42-43. Jan/Dez 2014.

PAULA ANDRADE, Maristela de. **Conflitos socioambientais no Leste Maranhense.** Problemas provocados pela atuação da Suzano Papel e Celulose e dos chamados gaúchos no Baixo Parnaíba. Relatórios de pesquisa. PPGCSoc/GERUR. Mimeo, 2012.

PAULA ANDRADE, Maristela de. **Os gaúchos descobrem o Brasil:** projetos agropecuários contra a agricultura camponesa. São Luís: GERUR/EDUFMA, 2008.

SALES, Celecina de Maria Veras. **Os descendentes de Timóteo:** lutas camponesas e interferência do Estado numa área de terra de preto em conflito no Baixo Parnaíba, MA. Relatório de pesquisa. São Luís: Cáritas, 1998.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio de Antunes; SILVA, Sislene da Costa. Taim: conflitos sócio-ambientais e estratégias de defesa do território. **Revista da Pós Ciências Sociais**. São Luís, vol. 07, n. 13. 2010.

*ASSOCIATIVISMO E GREVES: carroceiros e cocheiros em Manaus (1884-1925)**

Kívia Mirrana de Souza Pereira[1]

RESUMO
Discute-se no presente artigo as múltiplas dimensões que articulam o universo do trabalho com as vivências urbanas de carroceiros e cocheiros, inquirindo acerca de suas condições de vida, trabalho e mobilizações na cidade de Manaus. Entre os anos de 1884 – 1925, os trabalhadores realizaram treze greves que revelam a sua atuação no cenário político e urbano. Acreditamos que por meio da exposição de suas manifestações, podemos contribuir para que a história social do trabalho na Amazônia continue sendo debatida no âmbito universitário que visa dialogar e mostrar os trabalhadores em seus diversificados âmbitos. Saliento que não é objetivo desse artigo abordar sobre todas as greves, até em cumprimento das regras estabelecidas, mas pretendo explanar sobre algumas mobilizações – seja articulações paredistas, sindicais ou cotidianas – dos cocheiros e carroceiros na cidade.
Palavras-chaves: Trabalhadores urbanos; Greves; Associativismo.

ABSTRACT
This article discusses the multiple dimensions that articulate the universe of work with the urban experiences of cartwrights and coachmen, inquiring about their conditions of life, work and mobilizations in the city of Manaus. Between the years of 1884-1925, the workers carried out thirteen strikes that reveal their action in the political and urban. We believe that through the exhibition of its manifestations, we can contribute to the social history of work in the Amazon continue to be debated in the university scope that aims to dialogue and show workers in their diverse spheres. I emphasize that it is not the purpose of this article to address all strikes, even in compliance with established rules, but I intend to explain some of the mobilizations, whether from the walls, the trade unions or the daily life, of the cartwright and coachmen in the city.
Keywords: Urban workers; Strikes; Associativism.

Recebido em: 30.11.2018
Aprovado em: 10.01.2019
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542235

* O artigo é resultado das investigações realizadas em projetos do Programa de Iniciação Científica (PIBIC) entre os anos de 2014 a 2018: "Trabalho & Vida Urbana em Manaus: Cocheiros e Carroceiros, 1900-1920" (2014 – 2015) sob orientação da Profª. Drª. Maria Luiza Ugarte Pinheiro; "Cultura, Associativismo e Greves: Cocheiros e Carroceiros em Manaus, 1897-1925" (2016 – 2017) sob a orientação do Prof. Dr. César Augusto B. Queirós, e "Entre leis, prisões e mobilizações: a construção de uma classe. Cocheiros e Carroceiros em Manaus, 1875 – 1925" (2017 – 2018) sob a orientação do Prof. Dr. César Augusto B. Queirós.

[1] Mestranda no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Licenciada em História pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Membro do GT- Mundos do Trabalho, seção Amazonas. E-mail: mirranakivia@gmail.com

Manaus, no final do século XIX e início do século XX, passou por diversas e diferentes transformações que fizeram parte do plano de modernização e urbanização no período conhecido como *"Belle Époque"*. Tal momento caracterizou-se pelas grandes mudanças urbanas e arquitetônicas, crescimento da população e introdução de elementos e costumes europeus, "podendo-se fazer uma analogia desta fase de mudanças com a montagem de uma vitrine" (MESQUITA, 2006, p. 142). Essa analogia se deu justamente para explicar a mudança cultural, política e econômica que Manaus estava passando, onde a "cultura local despia-se das tradições de origem indígena e vestia-se com características ocidentais" (MESQUITA, 2006, p. 145). Nesse sentido, como bem pondera a historiadora Edinea Mascarenhas Dias,

> A modernidade em Manaus não só substitui a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela tenha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade que chega ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando com o atrasado e feio, e construindo o moderno e belo (DIAS, 1999, p. 29).

Entretanto, a imposição da modernidade não se concentra apenas na arquitetura da cidade ou no seu comércio, mas permeia o cotidiano da população local que enfrenta essa cidade e suas constantes transformações, seus novos sentidos e significados. Seguindo a lógica capitalista, no bojo das diversas e diferentes transformações, forjaram-se novos sujeitos sociais, os trabalhadores urbanos, como explica a historiadora Deusa Costa.

> Na Manaus do fim do século 19 que crescia e modernizava-se, forjaram-se novos sujeitos sociais, os trabalhadores urbanos, distribuídos por um mercado de trabalho extremamente concorrido. Sobreviver na cidade, trabalhando, habitando ou divertindo-se significava vivenciar experiências de dominação e resistência num aprendizado contínuo que, segundo as reflexões thompsonianas, gera tradições que vão se definindo com imposição de limites à exploração e aos projetos de disciplinamento, no dinâmico e permanente processo de luta de classes (COSTA, 2014, p.42).

Pensar a construção dessa cidade significa analisar os sujeitos que estavam inseridos nela: ora trabalhando ora reivindicando, ora lutando ou resistindo.

Identificados nos Relatórios de Presidentes de Província e ou de Governo do Estado, Código de Posturas, Regulamentações, periódicos locais e almanaques históricos, os cocheiros e carroceiros participaram ativamente na construção e mobilidade dessa cidade. Os serviços prestados por esses trabalhadores tão essenciais à época, nos permite indagar: como pensar a cidade sem um serviço de transporte? E, com uma sensibilidade histórica, como excluir os sujeitos, os trabalhadores, desse processo? Portanto, de um lado, temos os carroceiros, ligados a circulação de pessoas, mercadorias,

transporte de materiais para a construção de obras arquitetônicas e limpeza da cidade. Do outro lado, temos os cocheiros, apresentando-se ao contexto com o serviço de transporte mais sofisticado, em carroças de luxo, atendendo a elite regional e ao Estado. Entretanto, não basta apenas entender a importância desse serviço para a cidade, mas cabe também investigar as vivências e práticas urbanas de seus trabalhadores, reconhecendo que eles participaram ativamente da história da própria cidade, pois além dos serviços executados, eles deixaram suas marcas e impressões.

Os jornais locais teciam críticas e acusações contra os trabalhadores. No seu viver urbano, na prática e na execução de seus serviços são alvos de vigilância e monitoramento pelo poder público, que através de leis e decretos buscavam incutir no trabalhador normas sociais e urbanas da modernidade. Dessa forma, marcados pela exclusão social, os cocheiros e carroceiros protestaram contra as inúmeras opressões impostas a eles através de leis e decretos. Realizaram paralisações e greves, uniram-se com outros trabalhadores em favor de seus direitos e caminharam numa significativa organização de classe. Essa organização não se deu de uma hora para outra, mas sim ao longo de várias vivências históricas, no qual, segundo o historiador inglês E. P. Thompson, essas relações são adquiridas pelas experiências, percepções e interesses em comum[1].

Nesse momento utilizamos os jornais da Grande Imprensa e os jornais operários que nos deram informações de greves e mobilizações desses trabalhadores no cenário local antes do século XX, ou seja, a greve realizada por nossos trabalhadores não se apoiava apenas nas justificativas econômicas, mas sim na consciência adquirida e construída ao longo do tempo:

> Levando em conta a interpretação de que a consciência de classe é a forma como a experiência é tratada em termos culturais, é possível entender que as paralisações dos trabalhadores não precisariam ser necessariamente motivadas por questões econômicas, e mesmo quando o fossem, poderiam ter outros significados. A greve, segundo Charles Tilly e Edward Shorter a partir da análise do caso francês, era uma demonstração simbólica de força, ao incutir na consciência pública o vigor por trás das demandas da classe trabalhadora. Mattos, por sua vez, afirmou que as paralisações também "foram a principal forma de intervenção da classe trabalhadora na política brasileira, ao longo do século XX" (TERRA, 2013, p. 169).

Até o momento, verificamos que os carroceiros e cocheiros realizaram treze greves, entre os anos de 1884 a 1925, e se concentraram em três associações: Sociedade

[1] Segundo Thompson, "A classe acontece quando alguns homens, como resultados de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) aos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais." (THOMPSON, 1987, p. 10)

Beneficente dos Estivadores e Carroceiros (1910)[2], União dos Choferes, Carroceiros e Bolieiros (1914)[3] e Associação Beneficente dos Carroceiros (1923)[4].

As treze[5] greves e associações evidenciam que o estudo sobre esses trabalhadores podem contribuir de forma significativa para a História do Movimento Operário e Urbano em Manaus, visto que foram umas das categorias que mais realizaram greves em Manaus. Comparando com outras cidades, como Rio de Janeiro em que os cocheiros e carroceiros realizaram 22 greves, como aponta Paulo Cruz Terra (TERRA, 2013). Tanto a nível regional, nacional e internacional os cocheiros e carroceiros se posicionaram de forma política e social frente às opressões impostas à categoria. Cabe salientar que ao contrário do que se possa especular, os carroceiros apesar de não ter patrões ou concorrência com os grupos estrangeiros ou escravos, mostraram-se atuantes nos movimentos reivindicatórios e paredistas.

Não são raras as notícias nos periódicos locais sobre as greves que as categorias realizavam em cidades como Rio de Janeiro, Bahia, Belém, São Paulo, Roma, entre outros lugares como a Argentina. As referências são feitas justamente por causa do forte impacto que essas mobilizações geravam no cotidiano da cidade, pois afetavam diretamente o comércio, os serviços sanitários e a circulação de pessoas.

A primeira greve realizada pela categoria na cidade deu-se em 1884[6], quando no dia 02 de novembro, na rampa da Imperatriz (lugar onde os carroceiros ficavam esperando os seus passageiros), os trabalhadores que costumavam fazer frete por 1$000 tentaram impedir que os outros trabalhadores realizassem o serviço por 800 réis. Os trabalhadores foram dispensados pela polícia que "buscava sua legitimidade na desqualificação das demandas operárias entabuladas, e na associação das ações dos trabalhadores à mera agitação, anarquia e algazarra, revestida sempre de atos de violência" (PINHEIRO, 2017, p. 76).

Outra greve que nos chama atenção, é a greve realizada pelos carroceiros em 1899[7] que se recusavam a obedecer às prescrições da Intendência. A atitude de se colocar contra as ordens do Estado era uma prática comum dos trabalhadores que em diversos

[2] Informado por Maria Luíza Ugarte Pinheiro em "A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)". A autora descreve o cotidiano dos estivadores no porto da cidade, assim como suas agruras, dificuldades e reivindicações. Em rápidas passagens, Pinheiro aponta o fato de que, em alguns momentos, estivadores e carroceiros estiveram juntos reivindicando por melhorias em seu ambiente de trabalho. Esses trabalhadores criaram em 1910 a Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros que liderou greves e mobilizações até 1914.

[3] Segundo aponta o jornal "A Luta Social" em maio de 1914 ao parabenizar a iniciativa das categorias em criarem a associação e assinarem o seu estatuto.

[4] Conforme indica o Jornal do Comércio. Esse ano refere-se à data que tivemos notícia sobre a existência da associação. Como ainda não tivemos acesso com o estatuto, este ano pode estar sujeito à mudança.

[5] Essas greves foram catalogadas e pesquisadas no interior do Laboratório de História da Imprensa do Amazonas (LHIA) por um grupo de pesquisadores coordenados pela Profa. Dra. Maria Luíza Ugarte Pinheiro. Meu trabalho se deu em encontrar essas notícias e encontrar outras greves da categoria que ainda não tinham sido catalogadas, como as greves de 1905, 1911, 1917 e 1924.

[6] Greve informada pela fala do Presidente da Província do Amazonas em 25 de março de 1885. Manaus, Tipologia do Amazonas, 1885, p. 258. Apud. PINHEIRO, Luís Balkar Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiaí: Paco Editorial, 2017, p. 76.

[7] A greve foi noticiada pelo Jornal **A Federação** em 23/02/1899.

momentos foram presos como noticiavam os jornais locais. Nessa greve, os carroceiros se colocavam contra as ordens da Intendência Municipal que, desde 1872, por meio dos Códigos de Posturas e Regulamentações estipulava diretrizes e normas muito severas que pretendiam controlar os costumes, preços e mercado de trabalho da categoria. Levando em consideração as mudanças significativas na Regulamentação de 1899 que transcorreu na fixação de uma tabela que delimitava o percurso e valor das corridas, consideramos esse o principal motivo para a deflagração da greve, visto que o poder público incutia às forças o preço tabelado que muitas das vezes não é aceito pelo trabalhador[8]. Cabe salientar que antes da tabela de preços, o valor era definido pelo próprio carroceiro que cobrava aquilo que ele considerava "justo" e com as medidas adotadas pelo Estado em fixar um valor para as corridas, ficava evidente a tentativa das forças públicas e políticas em monitorar o serviço.

Nesse sentido, percebe-se que os motivos das paralisações giravam em torno da luta por melhores condições de vida e trabalho e/ou contra as regulamentações ou leis. Mais do que isso, os trabalhadores começam a usar as paralizações e greves como instrumento para mostrar a força política e social da classe trabalhadora em um cenário marcado pela exclusão e opressão, como bem descreve Paulo Cruz Terra.

> A manifestação daquilo que os trabalhadores acreditavam serem seus direitos, no caso dos requerimentos, expressava-se muitas vezes em tom de pedido; nas greves, no entanto, ganhava uma forma bem mais impositiva. As paralisações eram uma via de pressão mais direta e representavam uma demonstração de força do espaço público por parte dos trabalhadores. [...] Além disso, as ações dos trabalhadores contra as medidas de controle sobre sua ocupação foram importantes para a identificação de interesses comuns, agindo como um elemento na criação da identidade da categoria. (TERRA, 2013, p. 169)

A greve de 1905 caminhou nesse sentido. Em janeiro do mesmo ano, os cocheiros recusavam-se a prestar os seus serviços para o comércio, para a elite e para o Estado por considerarem a autoridade policial como intransigente e ríspida. Dentre as exigências feitas pela categoria, os cocheiros pediam providências contra os ficais e policiais que muitas vezes, por questões menores, os prendiam[9], solicitavam permissão para estacionarem em lugares proibidos pela Intendência (como a Rua Municipal e a Praça 15 de novembro) e a demissão do Subprefeito encarregado da inspetoria dos serviços dos veículos. Como fica evidente, a postura dos cocheiros em reivindicar por esses pedidos

---

[8] Os trabalhadores eram muitas vezes denunciados pela imprensa local pelo valor "exorbitante" que cobravam nas corridas: "A maioria dos cocheiros abusam excessivamente. Dizendo que não está em vigor a tabela de viagens, eles cobram pela mais curta corrida um preço exacerbado, especulando gananciosamente nas ocasiões de batizado, casamentos e bailes. Mesmo nesses atos há alguns que trajam-se mal, esquecendo a gravata no serviço diário. Não tendo competência, os cocheiros abusam do nosso povo que paga, e paga bem, para ser pessimamente servido. Ainda há dias um desses carroceiros foi parar a polícia por ter pedido por uma viagem 100$000 réis!" (COMMERCIO DO AMAZONAS, maio de 1899). O jornal exigia o monitoramento do serviço e cobrava punições para os trabalhadores.

[9] Não é de se estranhar a reclamação, pois através das análises dos periódicos locais encontramos muitos carroceiros e cocheiros sendo presos por estarem alcoolizados, não estarem devidamente vestidos e/ou por não obedecerem às normas da intendência. Entre os anos de 1892 a 1912 foram presos 37 trabalhadores por contravenção às leis locais.

é por saber de sua influência e importância na cidade e no comércio local, mas principalmente, caracteriza-se pela identidade da própria categoria com um cunho bastante peculiar e específico ao exercício da própria atividade.

Essa greve durou três dias e foi atendida diretamente pelo governador que a tratou com descaso e como irresponsável o pedido dos trabalhadores. Sobre a solução às exigências:

> Depois de ouvi-los e fazer-lhe algumas ponderações – que outras não foram que as que lhe haviam sido pessoalmente feitas anteriormente, respondi-lhes que, quanto ao primeiro pedido, tinham eles na própria organização do serviço policial, recurso contra qualquer violência de que se julgassem vitimas, recorrendo para o Prefeito ou para o Chefe de Segurança. Quanto ao segundo, que a policia exigindo o estacionamento dos carros de Praça 15 de Novembro, nada mais queria do que o cumprimento da determinação da Intendência Municipal. A Intendência havia designado as praças 15 de Novembro, da Constituição e dos Remédios, para estação de carros; e a policia não podia, nem devia consentir, que eles se estendessem ao longo das ruas Municipal, da Instalação e plano inclinado da Catedral. As razões por eles expendidas como determinadora da escolha de outros lugares para estacionarem os seus carros, deveriam ser apresentadas ao Sr. Superintendente Municipal ou á Intendência, únicos competentes para aceitarem ou não o pedido: qualquer que fosse a solução dada pela autoridade competente, seria acatada pela polícia. Quanto ao terceiro, era tão estulto o pedido, que mereceu não se lhe fizesse consideração alguma. (Relatório de Governadores do Estado do Amazonas, 1905)

Finalizando o relatório, o governador alega que o ato só trouxe prejuízos aos próprios trabalhadores e que não afetou ao comércio local, entretanto, sabemos que esse é um dos primeiros a serem prejudicados, pois trata-se do transporte de pessoas, negociadores e mercadorias pela cidade. A fala do governador e sua negação aos pedidos dos cocheiros unindo-se ao silêncio da imprensa local são tentativas explícitas de desqualificação do movimento, porém, os trabalhadores continuaram atuantes no cenário urbano e em 1907 ameaçam e paralisam o serviço novamente com os carroceiros.

Em uma expressão maior de conscientização e organização de classe, as pesquisas de Maria Luíza Ugarte Pinheiro informam que, em 26 de janeiro de 1910, os estivadores e carroceiros uniram-se na organização sindical e formaram a "Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros".

A Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros corroboram com nossas expectativas em afirmar que os trabalhadores do Amazonas também participaram do processo para a construção de uma cultura. Cláudio Batalha descreve a cultura associativa como um conjunto de valores compartilhadores pelas associações operárias, ou seja, "o conjunto de propostas e práticas culturais das organizações operárias, a visão de mundo expressa nos discursos, bem como os rituais que regem a vida das organizações mais antigas, como as corporações" (BATALHA, 2004, p. 99). Desse modo, os trabalhadores urbanos em seu meio criaram e externaram por meio de suas práticas de luta e resistência a "cultura operária" ou "associativa", chamando os trabalhadores para passeatas, reuniões e mobilizações, criando associações, clubes recreativos e sindicatos,

etc. Encontramos notícia dessa prática ritualizada no Jornal Correio do Norte, dia 08 de setembro de 1910, que informa:

> **Grande passeata.** Ontem á tarde a Sociedade dos Estivadores e Carroceiros, recentemente fundada nesta capital, realizou uma imponente passeata, comemorando a inauguração do seu bonito pavilhão. Precedidos de uma banda de música, percorreram diversas ruas, erguendo as bandeiras brasileiras, portuguesa e a da sociedade e cumprimentando as redações dos jornais. Do nosso falou brilhantemente o Dr. Ricardo Amorim, nosso presado amigo. Em frente a casa do Sr. Governador se fizeram ouvir diversos oradores, respondendo s. exe. Agradecemos a distinção da presente sociedade e desejamos prospero futuro. (Correio do Norte, 1910)

Seguindo a constituição de uma cultura associativa – seja verticalizada para atividades comemorativas ou manifestações de luta e resistência –, segundo Pinheiro e pesquisas no Jornal "Correio do Norte", em 01 de janeiro de 1911, os carroceiros paralisaram o serviço em solidariedade aos seus companheiros de associação, os estivadores. A parceria, para além da luta sindical e por melhores condições de vida e trabalho, davase no cotidiano no porto da cidade, lugar dividido por ambas as categorias no transporte e distribuição de carga. Os trabalhadores do porto reivindicavam por "reajustes no valor das jornadas, regulamentação do tempo normal da jornada em 10 horas divididas em dois turnos e a garantia de auxilio patronal em caso de acidentes, mortes ou problemas de trabalho" (PINHEIRO, 2015, p. 182). As reivindicações marcam um momento significativo na luta por direitos para o operariado e trabalhadores urbanos em Manaus e até 1920, quando torna-se regulamentação e lei no código de posturas a jornada de 8 horas de trabalho, salubridade nas fábricas e amparo às gestantes, mulheres e crianças, diversas categorias entram em greve em busca dos seus direitos e amparo do Estado.

A imprensa local mantinha-se dividida, alguns jornais com o pretexto de ordem pública defenderam os interesses da elite local, entretanto o Jornal do Norte mostrouse solidário às causas dos trabalhadores, dando razão ao motivo da greve de 1911:

> **O direito da greve.** O direito da greve já é hoje um direito sagrado. Quem trabalha certamente quer ver o produto justo do seu labor. Os empresários, os contratantes, os que empalam os seus capitais devem ter por princípio a influência do meio e daí concluírem que o salário do operariado, aqui, deve estar na razão da nossa vida econômica. O operariado tem o direito de se levantar, de protestar contra os que procuram oprimi-lo, em todo o momento em que seus direitos vão ser postergados. Isso não quer dizer que nós aconselhamos o movimento de sublevação. Simplesmente achamos justo que se levante o proletariado, num grito uníssono de protesto, quando lhe exigem todo o fruto do seu trabalho e lhe negam a devida recompensa, que é a causa principal de toda a sua vida. A greve dos estivadores e carroceiros da "Manáos Harbour" tem uma razão de ser e merece os nossos francos aplausos, porquanto dentro do terreno da paz eles pedem um ato de justiça, sem procurarem exigir pela força o que pela força se lhes quer impor (Correio do Norte, 1911)

Em 05 de janeiro de 1911 a greve é interrompida por pressão dos comerciantes com a representação da Associação Comercial do Amazonas (ACA) e pelo chefe de polícia. A diretoria da Manaós Harbour atendeu temporariamente algumas pautas e resoluções da ação dos grevistas, como reajuste salarial e outras disposições contidas nas obrigações gerais dos estatutos da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros, com o objetivo de finalizar a greve.

A greve realizada em parceria com os estivadores não foi a única no ano de 1911, ao ponto que em março os trabalhadores, sem o nome da associação, colocam-se novamente em greve.

As greves e paralisações não pararam, no dia 07 de agosto de 1917, os cocheiros declararam-se em greve. A paralisação durou três dias e era em favor da revogação da portaria que proibia o hábito estabelecido pelas delegacias de cobrarem os devedores pelas dívidas feitas em hotéis, automóveis e carros de praça. Ao que parece, os cocheiros realizaram a greve de forma independente, sem o apoio da "União dos Choferes, Carroceiros e Bolieiros", fundada em 1914. Dessa forma, também não tinham o apoio da grande imprensa. O Jornal do Comércio defende a permanência da lei e ainda salienta que a greve causa desmoralização para Manaus:

> Em qualquer lugar onde chegar a notícia de que os chouffeurs e cocheiros de Manaus declaram-se em greve por não querer a polícia cobrar as suas contas, o fato causará hilaridade, por ser único em todo o país. Basta de desmoralização para o Amazonas, não devemos consentir que isto se transforme num burgo podre. (Jornal do Comércio, 1917)

Dias depois dessa greve os carroceiros e bolieiros de caminhão ameaçaram abandonar o trabalho por questões salariais. Ao que tudo indica a ameaça de greve solucionou o problema, pois até o momento não encontramos notícias que relatassem a ocorrência da paralisação.

Em 1919, ano de Greve Geral, os carroceiros e cocheiros aderem ao movimento. O progresso da greve e a adesão de vários trabalhadores ao processo paredista representam o avanço nas organizações sindicais e operárias, mas principalmente à consciência de classe e ao direitos dos trabalhadores, mas é preciso observar o que é pontuado por Pinheiro, que as questões econômicas podem afetar significativamente a dinâmica do processo de conscientização:

> Essa atitude demonstra que o processo de conscientização dos trabalhadores de Manaus ia caminhando no sentido de formulação de interesses próprios, passando pela percepção mais clara da dominação de classe. Não alimentamos expectativas muito amplas, atribuindo a esse processo um caráter conclusivo, pois a própria fragmentação econômica regional (em franca expansão nos anos de 1920) acelerada pela derrocada da borracha, encarregou-se de por abaixo todo o esforço associativo anterior, tornando o avanço da conscientização dos trabalhadores um processo lento e tateante. (PINHEIRO, 2015, p.189).

Pedidos como proteção legal ao trabalho, higiene e segurança, seguro social, reinvindicação pelo salário mínimo e suas garantias, limitação das horas de trabalho para adultos e menores de idade, intervalo e repouso hebdomadário, suspensão do trabalho infantil, igualdade nos salários de homens e mulheres, garantia da lei nacional para assegurar o tratamento econômico e equitativo e o direito internacional operário eram reinvindicações a nível nacional e internacional.

O Relatório de Governo do Estado noticiou a parada do serviço do transporte durante dois dias, começando pelo serviço de bondes e depois pelos carros de praça, os cocheiros. A adesão dos carroceiros ao movimento se deu através da paralisação do serviço de carga e descargas da empresa "Manáos Harbour". A greve geral durou cinco dias, entre os dias 13 e 17 de maio, e no dia 19 de maio, o governo que alegava estar ao lado dos trabalhadores mandou noticiar que as matrizes em Londres não aceitaram os termos do acordo de redução da jornada de trabalho, entretanto, aceitavam a jornada de trabalho de oito horas mediante a redução do salário dos trabalhadores (PINHEIRO, 2015). A importância desses atos grevistas fora imprescindível para que a constituições de leis em defesa dos trabalhadores e segurança no trabalho. O código de posturas de 1920, por exemplo, prescreveu leis direcionadas a proteção e segurança do trabalhador.

Trago agora ao debate, as greves de 1923 e 1926 que evidenciam a participação da Associação Beneficente dos Carroceiros seja unida ou agindo independente dos interesses dos trabalhadores.

No dia 01 de maio de 1923, a Associação noticiou o aumento do salário dos cocheiros, carroceiros, choferes e bolieiros. Os carroceiros receberiam duzentos e quarenta mil réis e os choferes e bolieiros receberiam trezentos mil réis a partir do dia 1º de junho do mesmo ano. Caso os trabalhadores não fossem atendidos, eles parariam os serviços. No dia 28 de maio, segundo o jornal do Comércio, convocou-se uma reunião da Associação para todos os sócios e simpatizantes da causa para discutir assuntos de interesse das categorias. Os assuntos vieram à tona no dia 01 de junho quando a notícia sobre a greve foi informada pela Associação Comercial no Jornal do Comércio. O informe se dava no sentido de conscientizar a população sobre o acordo feito entre os carroceiros e os comerciantes do Amazonas de aumento de vinte e cinco por cento na tabela. Entretanto, o acordo feito entre a diretoria da Associação dos carroceiros não agradou os demais sócios que exigiram o aumento de três mil réis para as carradas, oito réis por quilo de gênero, quatrocentos réis por caixa vazia e de mil réis para cada caixa cheia de borracha, deflagrando a greve por não cumprimento do acordo feito com os comerciantes.

O Jornal do Comércio, em favor dos patronos locais, favorece a ação das autoridades policiais para deter o movimento. No dia 02 de junho, o jornal informa que a greve teve a intervenção policial e foi encerrada graças ao acordo dos trabalhadores com os seus patrões:

> Não foi avante o movimento grevista, que se anunciava, dos carroceiros, que já voltaram ao trabalho, visto ter sido solucionado a questão, que dera motivo à atitude por eles tomada. A cidade foi, quando devia principiar a parede,

> policiada desde a manhã por soldados da força do estado, por delegados auxiliar e por diversos comissários, afim de que não se registrasse atos reprováveis, nem fossem desacatados, por se haverem proibido de tomar parte na greve, diversos carroceiros que haviam solicitado providências ás autoridades afim de poder exercer livremente a sua profissão. Mais tarde, houve um entendimento entre os que haviam abandonado o trabalho, os respectivos patrões e o comércio, ficando resolvido que cada carrada de carga conduzida custaria dois mil e quinhentos e os ordenados dos primeiros seria aumentado. (Jornal do Comércio, 1923)

A presença e a atuação da associação, muitas vezes, não aglutinavam a maioria dos trabalhadores. Verificamos isso, pois são muitas as chamadas para o comparecimento da categoria nas reuniões e assembleias da associação. Essa desarticulação reveladora, os interesses dos trabalhadores desassociados dos interesses das lideranças sindicais, é manifesta na greve de 1925.

A última greve realizada pela categoria nos anos 1920 deu-se no dia 02 de março de 1925, de caráter pacifica e motivada, novamente, pelo aumento no salário. Como demonstrado em outros momentos, os carroceiros, bolieiros, cocheiros e choferes enfrentaram sérios problemas no que se refere ao acordo entre o valor das carradas. Por mais que a Associação dos Carroceiros tentasse intervir nas mobilizações e negociações, os trabalhadores frequentemente recorriam ao movimento paredista alegando o não cumprimento da ordem do aumento salarial em acordo da Associação com o patronato, a carestia de vida e o aumento dos custos na capital decorrente da crise da borracha. Essas críticas feitas aos patrões ao Estado e à Associação mostram os acordos impositivos, feitos sem a negociação direta com os trabalhadores que não se sentiam satisfeitos ou representados com os falsos ganhos.

A greve teve duração de dois dias, finalizando no dia 04 de março de 1925 com vitória às causas dos carroceiros, sem o apoio de sua associação. O Jornal noticiou que a Associação Comercial resolveu tratar do caso e solucionar a questão diretamente com os patrões, que evitavam pagar o devido aumento aos trabalhadores.

> **A greve acabou de melhor forma.** Terminou a greve dos carroceiros, de modo favorável a estes. A proposta apresentada pelos proprietários de veículos, para fazer vigorar a tabela de trezentos e quarenta mil réis para os choferes e ajudantes e de duzentos e oitenta mil reis para os carroceiros, não foi aceita pela Associação Beneficente dos Carroceiros. Em vista disto, a Associação Comercial resolveu tratar novamente do caso, realizando ontem uma sessão, na qual ficou solucionada a questão, pois os proprietários acenderam aos desejos dos carroceiros. (Jornal do Comércio, 1925)

Ao que parece, essa foi a última greve realizada por esses trabalhadores durante a década de 20. Entretanto, não podemos deixar de considerar suas múltiplas formas de resistir e de reivindicar por seus direitos por meio dos sindicatos e associações ou vivendo enquanto categoria, já que a última notícia que temos sobre esses trabalhadores é de 1970.

As exposições feitas sobre as vivências, mobilizações e greves realizadas pelas categorias mostram que os seus interesses giravam em torno de suas próprias peculiaridades e identidades enquanto classe e movimento. Os diferentes motivos, causas e anseios mostram que os modos de atuação e mobilização devem ser interpretados de formas singulares, mas que tem em comum os mesmos sentidos: a luta por melhores condições de vida e trabalho em uma cidade excludente e escassa de direitos para a classe popular, no qual, cada trabalhador, ao seu modo, exprime sinais de luta, resistência e persistência no viver urbano que não podem ser ignoradas ou esquecidas pela própria historiografia.

Referências

AZEVEDO, Elciene; CHALHOUB, Sidney. **Trabalhadores na Cidade:** Cotidiano e Cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009.

BATALHA, Cláudio; CORD, Marcelo Mac. **Organizar e Proteger:** trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas: Editora da Unicamp, 2014.

BATALHA, Cláudio. **O movimento operário na primeira república**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar:** a aventura da modernidade. São Paulo: Cia das Letras, 1999.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim:** o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro de belle époque. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

COSTA, Deusa. **Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915).** Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.

CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em Serviços:** dominação e resistência (São Paulo - 1900/1920). São Paulo: Marco Zero, 1990.

DE MORAES BATALHA, Henrique. **Culturas de classe:** identidade e diversidade na formação do operariado. Editora UNICAMP, 2004.

DIAS, Ednéa Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto:** Manaus, 1880 -1920. Manaus: Valer, 1999.

FAUSTO, Boris. **Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920).** 2ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

GOLDMACHAR, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz (orgs.) **Faces do Trabalho:** escravizados e livres. Niterói: EdUFF, 2010.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade:** Os cantos e os Antros – Campinas 1850-1900. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

MATOS, Maria Izilda Santos. **Cotidiano e cultura:** história, cidade e trabalho. Bauru: Edusc, 2002.

MATTOS, Marcelo Badaró (Coord.). **Trabalhadores em Greve, Polícia em Guarda:** Greves e pressão policial na formação da classe trabalhadora carioca. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2004.

MESQUITA, Otoni. **La belle vitrine:** Manaus entre dois tempos (1890-1900). Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

MESQUITA, Otoni. **Manaus:** História e Arquitetura – 1852-1910. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006.

MOURA, Ana Maria da Silva. **Cocheiros e Carroceiros:** homens livres no Rio de senhores e escravos. São Paulo, HUCITEC, 1988.

PEREIRA, Kívia Mirrana. Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920). **Revista Eletrônica Mutações**. Manaus, vol. 6, n. 11. Set 2015.

PERROT, Michelle. **Os Excluídos da História:** mulheres, operários e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Mundos do Trabalho na cidade da borracha:** trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiaí: Paco Editorial, 2017.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A Cidade Sobre os Ombros:** trabalho e Conflito no Porto de Manaus, 1899-1925. 3ed. Manaus: FUA, 2015.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Folhas do Norte:** Letramento e Periodismo no Amazonas, 1880-1920. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2001.

RODRIGUES, Edgar. **Trabalho e conflito:** (pesquisa histórica – 1900-1935). Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975.

SAMPAIO, Patrícia Melo. **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967).** Manaus: EDUA, 2016.

TELES, Luciano Everton Costa. **Mundos do trabalho e imprensa:** A vida operária em Manaus na década de 1920. Manaus: UEA Edições, 2015.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores e cocheiros no Rio de Janeiro (1824-1870).** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores:** cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/ Casa Civil/ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

THOMPSON, Edward Palmer. **A Formação da Classe Operária Inglesa.** 3 vols. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON. Edward Palmer. **Costumes em Comum:** estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

Fontes[10]

Documentação Oficial

AMAZONAS. Código De Posturas, Leis, Decretos e mais Resoluções do Conselho Municipal.

[10] Consultadas e analisadas por meio da Hemeroteca Nacional Digital Brasileira e no Laboratório de História da Imprensa no Amazonas.

AMAZONAS. Relatório Governadores dos Estados Brasileiros – 1905, 1907, 1919.

Jornais

A Federação – 1899.
Commercio do Amazonas – 1899.
Correio do Norte – 1910, 1911.
Jornal do Comércio – 1905 – 1925.
Quo Vadis? – 1903 e 1904.

BARTZ, Frederico Duarte. O Horizonte Vermelho: o impacto da Revolução Russa no movimento operário do Rio Grande do Sul, 1917-1920. Porto Alegre: Sulina, 2017. 319 pág.

Kauan Willian dos Santos[1]

O avanço da História Social, principalmente a de matriz marxista inglesa, refletiu intensamente sob a historiografia do movimento operária no Brasil. Acompanhando a redemocratização política no país, o avanço da liberdade de pesquisa nas universidades, somado ao interesse dos pesquisadores em colocar grupos subalternos e explorados nas pesquisas acadêmicas, muito pelo avanço dos movimentos sociais, mas também pela corrente historiográfica já citada, fez com que a história de trabalhadores e trabalhadoras, bem como seus comportamentos, passando desde a cultura, mas também suas expressões políticas, fossem colocados em cena. Desde aí, uma das considerações importantes dos historiadores debruçados ao movimento operária brasileiro, nesse caso podemos citar a autora Silvia Petersen[2], foi descentralizar uma narrativa que analisava o eixo Rio-São Paulo e tornava esses casos padrões para o restante do país. O típico caso do anarquista italiano paulista ou do trabalhismo carioca escondia outras expressões políticas e até culturais do movimento operário em outros lugares e não dava conta da intensa multiplicidade para a compreensão do fazer-se da classe trabalhadora. É relevante mencionar também uma preocupação dessa expressão historiográfica citada, ainda mais recentemente com as reflexões de Marcel Van der Linden a partir da "História Global do Trabalho", sobre não confundir uma história regional com regionalismo e também transformar especificidades em grandes padrões, como fizeram anteriormente com os polos industriais citados e, ao invés disso, analisar as múltiplas conexões e escalas regionais e internacionais na análise do movimento operário[3].

Um ótimo exemplo dessa prática historiográfica pode ser acompanhada na obra de Frederico Duarte Bartz, resultado modificado da sua dissertação de mestrado, defendida em 2008 na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). O historiador, hoje doutor em História e técnico educacional pela mesma instituição, se atenta em percorrer as diferentes tendências de militantes e organizações diante da Revolução Russa no Rio Grande do Sul. Nesse movimento, recusa interpretações simplórias que

[1] Doutorando em História Social pela Universidade de São Paulo (USP). Bolsista (CAPES). E-mail: kauanwillian09@gmail.com

[2] Ver PETERSEN, Silvia. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. **Revista Anos 90**. Porto Alegre, vol. 03, n. 03. 1995.

[3] LINDEN, Marcel Van der. **Trabalhadores do Mundo:** ensaios para uma história global do trabalho. São Paulo – Campinas: Unicamp, 2013.

colocaram as organizações comunistas nascentes daí como resultado quase mecânico e direto do evento revolucionário, mas também rebate afirmações de que alguns grupos e organizações não “entenderam” o processo soviético, colocando como autonomista ou até mesmo um confucionismo ideológico dos grupos que seguiram posições e estratégias a partir de suas avaliações e experiências concretas da realidade em que viviam. Nesse sentido, também contesta narrativas militantes que colocaram o avanço do bolchevismo como um suposto amadurecimento do movimento operário nesse estado e no país, escrito por militantes comunistas, mas também como algo que subverteu a classe trabalhadora do seu aspecto autônomo e libertário, como escreveram alguns anarquistas. Na realidade, Bartz afirma que

> [...] Não pretendia estudar esse impacto da revolução somente visando uma mudança de orientação ideológica, nem tampouco tendo em vista uma defasagem entre o que diziam os militantes gaúchos e o que faziam os revolucionários russos, mas desejava entender as referências e os atos inspirados na revolução nos termos das próprias experiências desses militantes (BARTZ, 2017, p.281).

Para isso, tal análise deve se centrar muito nos antecedentes ideológicos e políticos do movimento operário no Rio Grande do Sul, bem como suas conexões no país e no mundo, mas também conhecer os debates sobre os significados da Revolução Russa, suas formas de apropriação por grupos políticos, classes sociais e até tendências religiosas e culturais em diversos lugares, coisa que o autor consegue realizar bem, perceptível na operação de seu objeto. No caso, o jogo de escalas entre o internacional, o nacional, o local e o individual fica nítido em diversas vezes da sua obra, usando um extenso repertório documental que passa por periódicos do movimento operário no Rio Grande do Sul e do Brasil, jornais da grande imprensa, cartas e diários de militantes, folhetos, opúsculos, e uma ampla bibliografia internacional e nacional, refletindo também na divisão da obra.

No primeiro capítulo “O círculo que se expande indefinidamente”: a Revolução Russa e seus impactos internacionais”, é analisado exatamente a discussão no mundo e no Brasil pelos diferentes grupos ideológicos no movimento operário, sobre o processo soviético e também pelos diferentes significados do bolchevismo nas alianças e rupturas feitas entre os militantes, além das mudanças e debates no avanço da revolução, assim como no seu desenvolvimento e amadurecimento.

No capítulo “Hosanna, Hosanna, filha da justiça que vens para nós em nome da liberdade: a experiência operária no Rio Grande do Sul e as primeiras interpretações da Revolução Russa pelos trabalhadores organizados do estado”, Bartz adentra as especificidades da tradição organizativa pelo movimento operário do Rio Grande do Sul, que teve uma origem hegemônica pela social-democracia, inclusive na construção da Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS), o que diferia do caso paulistano e carioca, onde a estratégia do sindicalismo revolucionário pelo anarquismo estava na base das federações operárias mais centrais. Não obstante, é analisado a emergência das

táticas e da estratégia sindical libertária no início da segunda década do século XX, onde militantes anarquistas conseguiam certa liderança, mesmo com disputas acirradas entre outros grupos, fato que será essencial nas interpretações e estratégias quando o bolchevismo foi alastrado e interpretado por esses.

No terceiro capítulo, "A humanidade é um turbilhão e o mundo um crepitar de chamas": as transformações nas formas de interpretar a Revolução Russa no ano das grandes greves, novas experiências, novas formas de luta", o autor adentra o processo de ressignificação da Revolução Russa pelos militantes e associações durante a onda grevista e insurrecional que tomou conta do Brasil, mas também do estado, principalmente em Porto Alegre. Nessa parte, é iniciado a análise das diferentes visões para a absorção da Revolução Russa dentro de experiências e tradições já existentes, isso incluí os anarquistas, que longe de desprezarem uma revolução que começava a ganhar cada vez mais contornos marxistas, realçavam o papel dos ganhos dos trabalhadores pelas "vias próprias" e da organização sindical nos sovietes pelos libertários, embora não eram ingênuos acreditando que se tratava de uma revolução libertária, mas também os socialistas que, a partir daí, emergiam novamente ao movimento operário, usando o bolchevismo e o ganho da revolução como alavanca em seus discursos e práticas. O autor também analisa as disputas de narrativas do evento entre esses e os jornais representantes da classe média e da burguesia.

No capítulo "Parecerá absurdo que um libertário que tem por lema a paz e a concórdia exclame: Salve a Revolução": a identificação dos militantes com a revolução e as aproximações contraditórias com o sonho revolucionário", o autor adentra os possíveis motivos para cada grupo ideológico, político e social se assemelhar com a Revolução Russa ou mesmo a criticá-la no período ou posteriormente, isso passa não só pelas escolhas e afinidades políticas entre socialismo ou anarquismo, mas também é analisado as trajetórias individuais, percorrendo o grupo étnico, a religião, as estratégias e alianças ou desentendimentos feitos antes, o que torna a obra muito mais densa do que a maioria que já foi feita com essa tema ou objeto. O método de "deixar a fonte falar", a partir da demonstração de trechos escritos pelos militantes, comum na História Social inglesa, é bastante utilizada nessa parte, não excluindo o contexto e a interpretação do documento.

Mesma densidade é encontrada no capítulo "A vossa fraqueza é filha da vossa divisão – uni-vos, pois! E não haverá força alguma que possa vos enfrentar: associações comunistas do Rio Grande do Sul e suas relações com grupos similares do país", onde o autor revela os debates organizativos no movimento operário levando em considerações seus ganhos e perdas a partir da onda grevista e insurrecional, avaliando também o bolchevismo e os caminhos da Revolução Russa, bem como o contato translocal dessas associações e a vontade de uma inserção nacional do movimento operário no país, embora, na nossa visão, falte um debate sobre a organização política anarquista e o dualismo organizacional que fez, além do bolchevismo, anarquistas optarem por grupos anarquistas mais estruturados ou mesmo comunistas.

No sexto e último capítulo, "Não se consegue descrever o que se passou na cabeça de boa parte dos nossos velhos amigos – num piscar de olhos tornaram-se nossos

inimigos": balanços e perspectivas do movimento operário gaúcho em relação ao futuro da Revolução Russa", é evidenciado a fragmentação do movimento operário no início da terceira década do século XX, quando anarquistas e sindicalistas romperam com o bolchevismo e também quando comunistas passaram a disputar sindicatos a partir de outra visão que não era do sindicalismo de ação direta. Evidentemente tudo isso é medido com a força que a repressão ganhava no período bem como as antipropagandas dos jornais da grande imprensa contra a Revolução Russa e o movimento operário, assim como o crescimento do nacionalismo entre a população, análise que combate tanto interpretações que colocaram o debate entre anarquistas e comunistas como o principal motivo da derrocada do movimento operário no Brasil, mas também interpretações que colocam apenas a repressão, sem os debates internos dos militantes, como peso único para uma queda de força do operariado organizado, complexificando e mostrando os multifatores na conjuntura.

Aliás, complexificar um debate que parecia passado, as expressões políticas entre os trabalhadores, foi a missão do autor na obra, que o fez muito bem. Mas, mais do que isso, e mais do que mostrar os limites concretos das ações de militantes e trabalhadores diante de um dos maiores exemplos revolucionários no mundo, Frederico Bartz evidencia que, mesmo aparentemente derrotados, os sonhos, as vontades e o almejo desses personagens deixaram tradições para lutarmos num mundo que parece avançar as ideias de desigualdade e opressão. Não obstante, evidencia que sem essa luta e sem nossas próprias vontades, essa realidade e opressão seria ainda mais latente.

Recebido em: 01.11.2018
Aprovado em: 08.11.2019
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.2542241